

Detaljplan för bostäder och verksamheter vid Hälleflundregatan inom stadsdelen Fiskebäck i Göteborg

Standardförfarande PLANBESKRIVNING

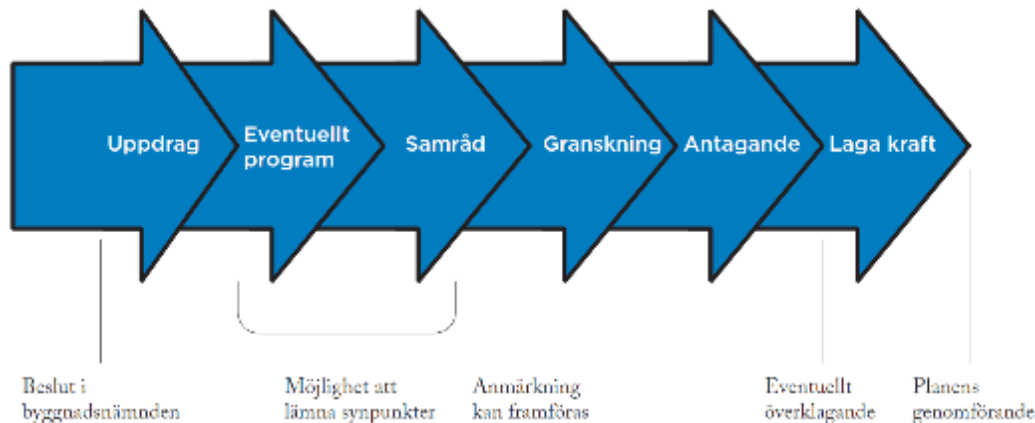


Antagandehandling oktober 2024

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Samrådet syftar till att samla in information, önskemål och synpunkter som berör planförslaget i ett tidigt skede i detaljplanearbetet. Vid granskningen är planförslaget färdigställt. För att vara säker på att senare ha rätt att överklaga beslutet att anta detaljplanen ska skriftliga synpunkter lämnas senast under granskningstiden.

När detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mera detaljerat i program.



Planinformation

Planarbetet startade 2018-12-11, BN § 716

Detaljplanen är upprättad med standardförfarande

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar och utredningar samt kartor finns på Stadsbyggnadsförvaltningen, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Bilder i handlingen är framtagna av stadsbyggnadsförvaltningen om inget annat anges i bildtexten.

ANTAGANDEHANDLING

Beslutshandling inför antagande

Datum SBN: 2024-10-22

Aktbeteckning: 2-5618

Diarienummer SBF-2023-00236

(Tidigare SBK: 0130/20)

Projektleddare/Handläggare SBF

Matti Örjefelt

Tel: 031-368 15 65

matti.orjefelt@stadsbyggnad.goteborg.se

Diarienummer: EXF-2023-00290

(Tidigare FK:3897/20)

Handläggare EXF

Magnus Bergström

Tel: 031-368 10 24

magnus.bergstrom@exploatering.goteborg.se

Bitr. Projektleddare/Handläggare SBF

Silvia Orrego Briceño

Tel: 031-368 15 16

silvia.orrego@stadsbyggnad.goteborg.se

Detaljplan för Bostäder och verksamheter vid Hälleflundregatan inom stadsdelen Fiskebäck i Göteborg

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

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta

Övriga handlingar:

- Grundkarta
- Illustrationsritning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)

Utredningar:

- Trafik och utformningsförslag, Göteborgs Stad, 2024-01-05

ANTAGANDEHANDLING

- Mobilitet och parkeringsutredning, Tyréns, 2022-04-24
- Gratisområdesutredning, Tyréns, 2021-08-27
- PM Geoteknik, Afry, 2021-08-24
- MUR Geoteknik, Afry 2021-06-11
- Översiktlig Miljöteknisk markundersökning, Relement 2020-01-08
- Bullerutredning, Cedås akustik, 2023-06-21
- Dagvatten och översvämningshantering, Tyréns 2022-04-04
- Ljudmätning/inventering industribuller, Cedås akustik 20-03-25
- Solstudie, Arkitektbyrån design, 2022-09-13
- Dagsljusanalys, Arkitektbyrån design, 2022-09-13
- Lokaliseringsutredning, Tyréns, 2022-04-08, rev 2023-12-15
- Områdesanalys, Trendie 2020-02-21
- Fiskebäcks hamn, tillägg till muddringsutredning, WSP, 2020-11-12
- Grönstrukturutredning för Bostäder och verksamheter vid Hälleflundregatan, Park- och naturförvaltningen, Göteborgs Stad 2022-03-30
- Marinbiologisk undersökning Fiskebäck 8:1, Tyréns 2022-08-16
- Kunskapsunderlag lokalisering av utökad fiskehamn i Fiskebäck, Västra Göteborg Tyréns 2023-06-16
- Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys för detaljplan för bostäder och verksamheter vid Hälleflundregatan, Göteborgs Stad 2024-01-29
- PM Fiskebäcks hamn – Bedömningsunderlag Riksintresse yrkesfiske, Göteborgs Stad 2024-06-20

Innehållsförteckning

DETALJPLAN FÖR BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER VID HÄLLEFLUNDREGATAN INOM STADSDELEN FISKEBÄCK I GÖTEBORG	1
<i>Planprocessen</i>	2
<i>Planinformation</i>	2
DETALJPLAN FÖR BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER VID HÄLLEFLUNDREGATAN INOM STADSDELEN FISKEBÄCK I GÖTEBORG	3
PLANBESKRIVNING	3
<i>Detaljplanen omfattar följande handlingar:</i>	3
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	5
SAMMANFATTNING	6
<i>Planens syfte</i>	6
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	6
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	7
<i>Överensstämmelse med översiktsplanen</i>	8
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	10
<i>Syfte</i>	10
<i>Läge, areal och markägoförhållanden</i>	10
<i>Planförhållanden och tidigare ställningstaganden</i>	12
<i>Vegetation och fauna</i>	16
<i>Mark</i>	17
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	18
<i>Sociala förutsättningar</i>	19
<i>Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet</i>	21
<i>Service</i>	23
<i>Teknisk försörjning</i>	23
<i>Risk och störningar</i>	24
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	31
<i>Gestaltungsprinciper livsmiljöer vid Hälleflundregatan och Fiskebäckshamn</i>	32
<i>Bebyggelse</i>	36
<i>Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet</i>	43
<i>Service</i>	46
<i>Friytor och naturmiljö</i>	46
<i>Upphävande av strandskydd</i>	47
<i>Sociala aspekter och åtgärder</i>	48
<i>Teknisk försörjning</i>	49
<i>Övriga åtgärder</i>	52
<i>Dispenser och tillstånd</i>	60
<i>Tidplan</i>	61
<i>Upplysningar</i>	61
<i>Genomförandetid</i>	61
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	61
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	71
<i>Nollalternativet</i>	73
<i>Miljökonsekvenser</i>	74
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen</i>	78
AVVIKELSER FRÅN ÖVERSIKTSPLANEN	78

Sammanfattning

Planens syfte



Bildfoto, vy från sydväst med markerat planområde.

Den föreslagna bebyggelsen ska bidra till att utveckla Fiskebäcks hamnområde genom att tillföra verksamheter, bostäder i ny bostadsform, tillföra nya stråk och stärka en grön- och blåstruktur i kust/hamnnära läge och samtidigt säkra allmänhetens tillgång till kustlinjen.

Planens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av cirka 110 bostäder (cirka 11 500 kvadratmeter) i form av flerbostadshus, mellan två till fyra våningar, samt cirka 1700 kvadratmeter verksamhetsytor inom fastighet Fiskebäck 8:1. Detaljplanen medger en flexibilitet vad gäller delområdenas användning, där nästan hälften av byggrätten (cirka 4800 kvadratmeter) även medger användning för kontorsändamål (**K**), handelsändamål (**H**) och centrumändamål (**C**).

Befintlig bebyggelse inom fastigheten kommer att rivas.

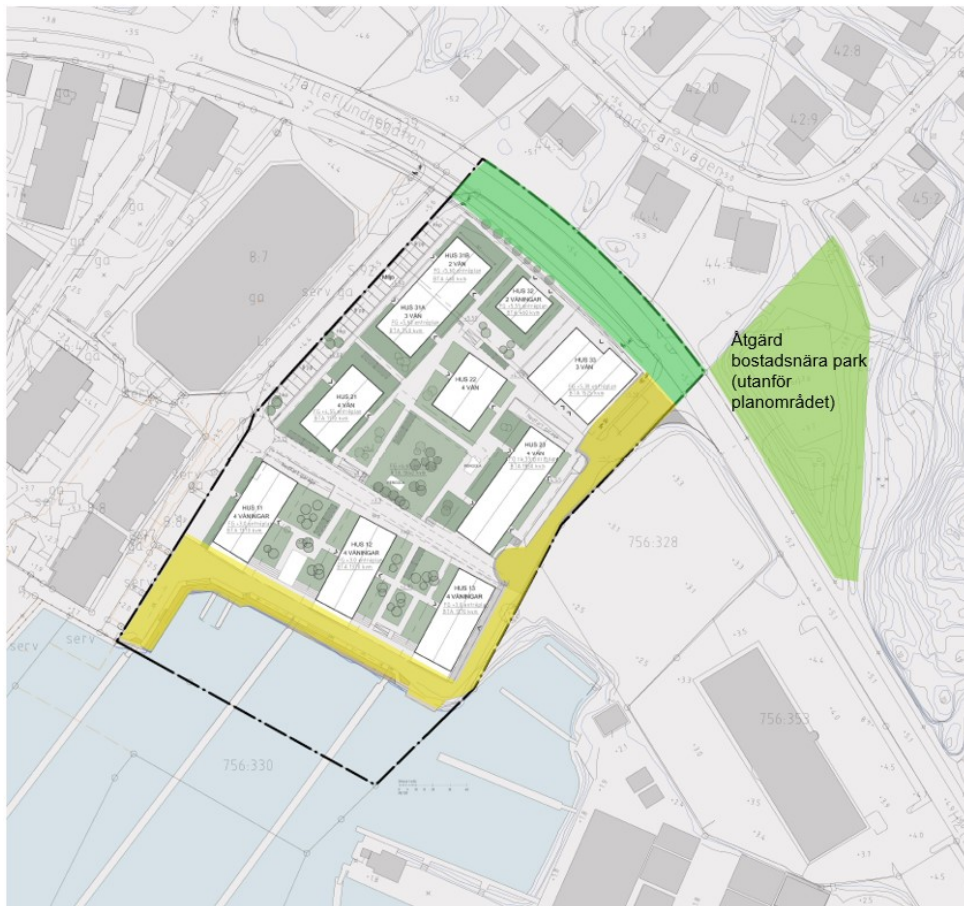
En strandpromenad anläggs närmast vattnet. Strandpromenaden samt den östra kvartersgatan kommer att ingå i en gemensamhetsanläggning där bland annat den kommunala fastigheten Fiskebäck 756:341 kommer att ingå. På så sätt ges det tillträde för allmänheten att vistas i området och nå kustlinjen och promenadstråket längs vattnet.

Planområdet omfattar även del av den befintliga småbåtshamnen som finns inom fastighet Fiskebäck 8:1. Småbåtshamnen föreslås ändras från nuvarande reglering industri (**Jb**) till öppet vattenområde för småbåtshamn inom vilket bryggor tillåts (**W1**).

Befintlig park, Hälleflundreplan ligger strax utanför planområdet och ska åtgärdas och rustas upp för att tillgodose behovet av bostadsnära park i området.

Detaljplanen innehåller även utbyggnad av allmän platsmark för gång-och cykelstråk längs Hälleflundregatan.

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för dess utbyggnad och framtida drift och underhåll. Exploatör/fastighetsägare ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.



Planillustration Arkitektbyråns design med tillägg av informativa färgfält. Illustrationen visar en möjlig utveckling av planområdet för kvartersmark respektive allmän plats, där allmänt tillgänglig kvartersgata och strandpromenad visas i gult samt den allmänna platan i form av Hällefjordregatan och den bostadsnära parken (utanför planområdet) i grönt.

Överväganden och konsekvenser

Överväganden har främst rört förtätning (exploateringstal, höjd och fotavtryck), tillgänglighet för allmänheten att nå kustlinjen, möjlighet för befintliga verksamheter att fortgå, en eventuell påverkan på närliggande fiskhamn och dess riksintresse för yrkesfiske samt strandskydd.

De allmänna platserna utsträckning har efter första genomförda granskningsomgång reviderats där lokalgatan i öster (tidigare GATA2) samt strandpromenaden i söder (tidigare GÅNG1 och GÅNG2) nu övergått till kvartersmark. Den allmänna tillgängligheten till kustlinjen anordnas nu genom att gemensamhetsanläggning upprättas med kommunalt deltagande. För det fall att gemensamhetsanläggning inte skulle kunna inrättas kommer avtalet parterna emellan gälla som ett civilrättsligt avtal med samma innebörd.

Planförslaget bedöms inte medföra betydande påverkan på riksintresset för yrkesfiske.

Vad gäller strandskydd så är stadsbyggnadsförvaltningens bedömning att aktuellt område redan idag är ianspråktaget i sin helhet på sådant sätt att den saknar betydelse för strandskyddets syfte i enighet med den första punkten i Miljöbalkens 7 kapitel, 18 c §.

ANTAGANDEHANDLING

Staden stödjer sig också på punkt 5 i Miljöbalkens 7 kapitel, 18 c §, bostadsutbyggnad är ett väsentligt samhällsintresse här.

Sammantaget anser stadsbyggnadskontoret att ny markanvändning kan ges för bebyggelsen, gatorna och den allmän platsen i samklang med hamnens och riskintresseanspråk och strandskyddets syften. Hänsyn avseende hälsa och säkerhet har tagits i beaktan för såväl de som bor i området idag och dem som kommer att bo i området framöver.

Förslaget bedöms kunna vara ekonomiskt genomförbart.

Kommunen bedömer att genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Undersökningssamråd med länsstyrelsen hölls i samband med samråd för planförslaget (BN 2021-02-09).

Överensstämmer med översiktsplanen

Förslaget överensstämmer med Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19.

Denna översiktsplan antogs under tiden att planhandlingarna tagits fram. I den nya översiktsplanen har det aktuella planområdet införlivats inom *mellanstadens* utbyggnadsstrategi: *”förändrad markanvändning inom övriga mellanstaden, område för blandad stadsbebyggelse”*. Vidare går även att läsa vikten av att det kustnära läget ska stärkas och synliggöras.

I översiktsplanen pekas Stora Fiskebäcksvägen och Skattegårdsvägen ut som utvecklingsstråk där en förtätning av bebyggelse önskas möjliggöras. En sådan utveckling ger nya förutsättningar för området invid Fiskebäcks hamn i och med potentialen för en tydligare och förstärkt koppling mot staden och Frölunda Torg. En förstärkning som i sin tur skulle kunna möjliggöra en utökad kollektivtrafik.

Riksintresse för yrkesfiske

Stadsbyggnadsförvaltningens sammanvägda bedömning är att kommande planering inte kommer påföra en påtaglig skada på riksintresset för yrkesfiske. Detaljplanområdet ligger intill Fiskebäckshamn som är utpekad som riksintresse för yrkesfiske. Bedömningen lutar sig mot att de utredningar (se utredningslista) som tagits fram för bedömning av buller och lukt från hamnen, så väl nuvarande som för förmodade framtida störningar.

Staden anser utifrån kunskapsunderlaget att fiskehamnens näringsverksamhet kan fortsätta bedriva sina aktiviteter som idag och även för en framtida utvecklad hamn.

Upphävande av strandskydd

Området omfattas idag inte av strandskydd. Aktuell område är redan idag i sin helhet ianspråktaget och området nyttjas för verksamheter, parkering, småbåtshamn och båtuppställning. Som särskilda skäl till dispens om upphävande åberopas den första och femte punkten i Miljöbalkens 7 kapitel, 18 c §; marken är redan ianspråktagen på sådant sätt att den saknar betydelse för strandskyddets syfte och att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

En bedömning om var bostadsutveckling lämpligast sker har gjorts i en lokaliseringsutredning (Lokaliseringsutredning, Tyréns, 2022-04-08, rev 2023-12-15). Översiktsplanens strategi ger möjlighet för området vid Hälleflundregatan att få en stärkt koppling med resten av staden då gatan utgör en förlängning av det utvecklingsstråk som kopplar vidare mot Frölunda Torg. Förslaget möter även översiktsplanens och bostadsförsörjningsprogrammets strategi för uppblandning av bostadstypologier i den kustnära zonen där det övervägande bostadsbeståndet består av enbostadshus.

Sociala konsekvenser och barnperspektivet

Enligt Plan- och bygglagen (2kap, 3§) så ska planläggning främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper. Enligt FN:s konventionen ska barnens rättigheter sättas i främsta rummet.

Planförslaget väntas inverka positivt på invånarnas sociala relationer. Förslaget bedöms ha en positiv inverkan på barns hälsa, för ökad jämställdhet och för en enklare vardag för personer med funktionsvariationer. Att stärka med allmänna tillgängliga stråk ger i sin tur bättre tillgång till naturområden, parker och hav.

Barns och ungas bästa har bedömts och beaktats vid framtagande av planförslaget med åtgärder som skapar säkra och intressanta miljöer för samspel, lek och lärande, både för barn i närområdet och i den kringliggande staden.

Planområdet bidrar till en sammanhållen stad genom att integreras till stadens övergripande gatu- och cykelnätverk med Hälleflundregatan som huvudstråk. Genom möjligheten till uppförande av flerbostadshus utökas bebyggelsen med en bostadsform som är underrepresenterade i Fiskebäck idag samt minska bostadsbristen i Göteborg. Planen möjliggör verksamhetslokaler och tillgodoser behovet av mötesplatser både inom allmän plats och kvartersmark. Området med sitt tillskott kan stärkas som ett lokalt centrum vid havet.

Genom utbyggnad av en strandpromenad kan allmänhetens tillgång till kustlinjen stärkas. Efter att planförslaget var utställt för granskning har strandpromenaden ändrats från att regleras som allmän platsmark till att nu regleras som kvartersmark. För att möjliggöra allmänhetens fortsatta tillgång till vattnet kommer en gemensamhetsanläggning att upprättas med kommunalt deltagande som tryggar tillgängligheten till strandpromenaden, vilket är en förbättring vad gäller allmänhetens tillträde till strandlinjen jämfört med nuvarande förhållanden.

Den tilltänkta upprustningen av park (utanför planområdet) har efterfrågats av allmänheten i samband med tidigare dialoger.

De befintliga maritima verksamheterna minskar, dock kvarstår småbåtsverksamheten och småbåtshamnen blir kvar till stor del.

Trots förstärkta trafikkopplingar kvarstår behovet av en förbättrad kollektivtrafik. Att öka tillgången till god kollektivtrafik skulle stödja även ett jämställt vardagsliv samt förbättra tillgängligheten till området med Fiskebäcks hamn som målpunkt och stor arbetsplats i stadsdelen.

Miljökonsekvenser

Bedömningen har gjorts att planförslaget inte har någon betydande miljöpåverkan.

Nollalternativet

Om planförslaget inte realiseras fortsätter den gällande stadsplanen att gälla som detaljplan. Den anger industri både på land och på vattnet inom planområdet. Därmed skulle området kunna byggas ut med industriverksamhet i en högre grad än idag då den gällande stadsplanen har en mycket tillåtande byggrätt. Även vattenområdet skulle på så sätt kunna fyllas ut och bebyggas som industri. Området skulle fortsättningsvis vara otillgängligt och osäkert för allmänheten att vistas i, framför allt för barn, med anledning av bland annat tunga transporter inom området.

Nollalternativet, innebär även att inga bostäder byggs ut och kan därmed inte bidra till att nå Göteborgs Stads budget och det prioriterade målet om bostadsutbyggnad. Utveckling av den bebyggelsestruktur som påbörjats i områdena väster om planområdet kan då inte fortsätta och på så sätt kan området inte heller bidra till att utveckla Fiskebäcks hamn.

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Den föreslagna bebyggelsen ska bidra till att utveckla Fiskebäcks hamnområde genom att tillföra verksamheter, bostäder i ny bostadsform, tillföra nya stråk och stärka en grön- och blåstruktur i kust/hamnnära läge och samtidigt säkra allmänhetens tillgång till kustlinjen.

Läge, areal och markägförhållanden

Planområdet är beläget i Fiskebäcks hamn, omedelbart öster om ett flerbostadshusområde som byggdes ut vid Fiskebäcks småbåtshamn 2012, Planområdet ligger cirka 9 kilometer sydväst om Göteborgs centrum (fågelvägen).



Översiktskarta med planområdets läge i staden (svart ring) och dess avstånd från Göteborgs centrum (fågelvägen).



Ortofoto. Planområdets läge vid Fiskebäck's hamn.



Bild, grundkarta med inritat planområde.

Planområdet omfattar cirka 1,6 hektar och består till största del av den privatägda fastigheten Fiskebäck 8:1 för vilken Kappseglaren i Fiskebäck AB står som ägare. Även den del av fastighet Fiskebäck 8:1 som utgörs av vatten ingår i planområdet. I norr omfattar planområdet del av Hälleflundregatan som kommunen är huvudman för.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.
Kommunen står som lagfaren ägare till gatumark/allmän plats på Hälleflundregatan.

Planförhållanden och tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Planen överensstämmer med översiktsplanen antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19. I översiktsplanen har mellanstaden utökats till att även omfatta aktuellt kustområde och planområde. Aktuellt planområde är i översiktsplanen utpekat som ”*förändrad markanvändning inom övriga mellanstaden, område för blandad stadsbebyggelse*”. Inom denna zon är inriktningen att en blandning av bostadsformer ska eftersträvas samt att det kustnära läget ska stärkas och synliggöras. Inom *övriga mellanstaden* bör även alternativa färdmedel till bilen prioriteras. Översiktsplanen presenterar omvandlingsstråk för blandad stadsbebyggelse utmed Skattegårdsvägen och Stora Fiskebäcksvägen precis i utkanten av området runt Fiskebäcks hamn. Planområdet ligger inom det som pekas ut som *övriga mellanstaden* i översiktsplanen.

Planarbetet påbörjades när översiktsplanen för Göteborgs kommun från 2009 gällde. Denna översiktsplan angav att planområdet låg i gränzonen mellan pågående markanvändning, verksamhetsområde i öster och förändrad markanvändning, bebyggelseområde i väster. En blandning av bostäder och icke störande verksamheter bedömdes som önskvärt även i den äldre översiktsplanen.

Riksintressen

Riksintresse - yrkesfisket:

I gällande översiktsplan anges att Fiskebäcks hamn är av riksintresseområde för yrkesfiske. Fiskebäcks hamn fungerar både som hemma- och landningshamn. Idag är det 20 fiskefartyg som har Fiskebäck som hemmahamn men nio av dem kan inte gå i hamn idag på grund av det begränsade farledsdjupet inom befintligt område. Kommunen gör bedömningen att översiktsplanen tar hänsyn till riksintresset vid Fiskebäck hamn genom att området markeras som hamn på mark- och vattenanvändningskartan. Hamnfunktionen är även helt eller delvis säkrad i detaljplan. Planering för fortsatt utveckling av hamnen i Fiskebäck med avseende på yrkesfiske pågår. Kommunen anser att riksintressets funktion kan säkerställas genom att Fiskebäck och Donsö hamn kvarstår som riksintressen för yrkesfisket.

Riksintresse - Högexploaterad kust:

Området ligger inom den högexploaterade kusten som sträcker sig från Brofjorden i norr till Simpevarp i söder och omfattas av bestämmelserna i 4 kap Miljöbalken. Det innebär att mark och vatten endast får användas på ett sätt som inte påtagligt skadar de samlade natur- och kulturvärdena. Det ursprungliga landskapet och tidigare generationers kulturpåverkan ska i stor utsträckning lämnas kvar och synas.

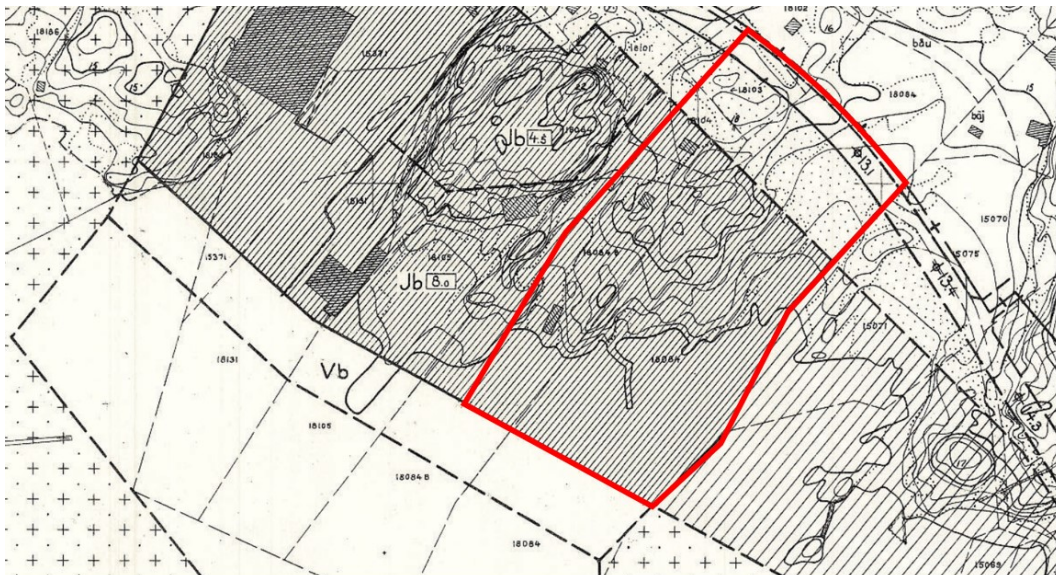
Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer i samband med planbeskedet (2018-12-11 BN §716) att förslaget såsom det presenterats i form av en volymstudie ansluter väl till bebyggelsen i omgivningen. Området är redan idag helt exploaterat för verksamheter och i den befintliga bebyggelsen från början av 1970-talet finns inga spår av tidigare generationers kulturpåverkan. Därmed bedömer förvaltningen att förslaget inte innebär någon skada på riksintresset för högexploaterad kust.

Strandskydd

Idag omfattas inte området av strandskydd. När ny detaljplan tas fram för området inträder strandskyddet automatiskt, i detta fall 100 meter från strandlinjen i båda riktningarna. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Gällande stadsplan

För området gäller stadsplan 1480K-II-3128 *Förslag till stadsplan för delar av stadsdelarna Fiskebäck och Önnared i Göteborg* (F 3128) antagen 1967. Planens genomförandetid har gått ut. Detaljplanen anger beteckningen Jb för området som ligger inom fastigheten Fiskebäck 8:1, även vattenområdet, vilket innebär att området får användas endast för sådant industriellt ändamål som sammanhänger med angränsande områdens användning för småbåts- och fiskehamnar. Bostäder får anordnas i den utsträckning byggnadsnämnden prövar lämpligt för tillsyn och bevakning inom området. Byggnadshöjden är satt till 8 meter.



Utdrag ur gällande stadsplan, 1967, med inritat planområde (röd streckad linje).

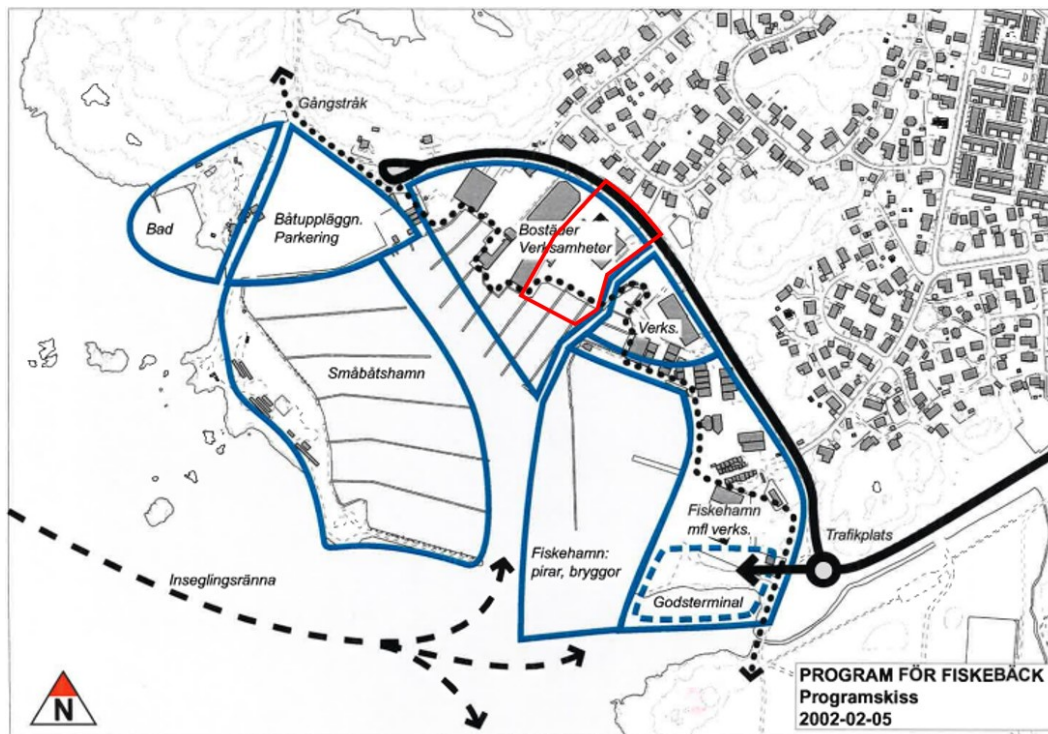
Fastighetsplan

För fastighet Fiskebäck 8:1 finns fastighetsindelningsbestämmelse fastställd som tomtindelning, akt 1480K-III-6803, upprättad 1972.

Planprogram

Programsamråd för planområdet har antecknats av byggnadsnämnden 2002-02-05. Program för Fiskebäck, idéer för Fiskebäck's framtida utveckling har godkänts av byggnadsnämnden 2003-06-10. Programmet ställer sig positivt till en vidare utveckling av bostäder och verksamheter även för den aktuella fastigheten, Fiskebäck 8:1. Utveckling av bostäder beskrivs som positivt för området eftersom det ökar utbudet av olika boendeformer i stadsdelen, förbättrar underlaget för service och möjliggör en mer levande hamnmiljö. Programmet anger vidare att det inte finns några önskemål om att utvidga området för fiskehamnen närmare gränsen mot det område som föreslås för bostäder/verksamheter. Utvecklingen måste dock ske med hänsyn till fiskehamnen och de

verksamheter som finns inom området. Programmet tar också upp idéer för gestaltningen av den nya bebyggelsen så som byggnader orienterade mot vattnet för att skapa siktlinjer samt ett enhetligt taklandskap.



Utdrag ur program för Fiskebäck, 2002, med inritat planområde (röd streckad linje).

Tidigare ställningstagande och beslut

- 2018-12-11 beslut om positivt planbesked och uppdrag att ta fram detaljplan för bostäder och verksamheter vid Hälleflundregatan inom Fiskebäck togs av Byggnadsnämnden i Göteborg. Utveckling av förskola som låg med i planbeskedsansökan ansågs dock inte lämplig på platsen då tillräckliga ytor för utevistelse inte skulle kunna tillgodoses.
- 2019-05-21 beslut om ett pilotprojekt vilket syftar till en utökad exploatörsmedverkan i planprocessen. Byggnadsnämnden beslutade att utse detta planprojekt som ett av fem planprojekt i ett pilotprojekt med utökad exploatörsmedverkan i detaljplaner. Syftet med pilotprojektet är att pröva hur kommunen kan möta exploatörernas önskan om att i högre grad delta i planprocessen samt se om man kan korta detaljplanprocessens tidsåtgång. Efter att man beslutat om positivt planbesked ska exploatören kunna ta fram underlag och utredningar på egen hand i samråd med stadsbyggnadsförvaltningen redan före det att detaljplanarbetet formellt har påbörjats för att på så sätt ge en vinning i tid under planprocessen. Ansvaret för upprättandet av detaljplanen och bedömningen av dess innehåll ligger dock helt kvar hos kommunen.

ANTAGANDEHANDLING

- 2020-05-07 planstart och nytt diarienummer är 0130/20. I början av år 2020 beslutades att planarbeten ska ha ett eget diarienummer som ej är detsamma som planbeskedet. Arbetet har tidigare haft diarienummer 0278/17.
- 2021-02-09 Beslut i byggnadsnämnden om samråd. Samrådet hölls mellan den 10 mars och den 30 mars 2021.
- 2021-12-09-2021-12-21 Kompletterande samråd för utökning av planområdet. Beslut skede på delegation från planchef.
- 2022-05-17 Ärendet anmält för granskningsbeslut. Beslut om granskning bordlades i byggnadsnämnden.
- 2022-06-21 Återremitterades ärendet med yrkande från byggnadsnämnden. Det dåvarande stadsbyggnadskontoret uppdras att omarbete detaljplanen före granskning:
”a. Sänkt våningsantal med en våning för hus 31A, 31B, 33.
b. Sänkt våningsantal med en våning för hus 21 och 23 c. Avsmalnade byggrätter för att åstadkomma större genomsikt i området.”
- 2022-09-21 Inriktningsbeslut antogs för fortsatt arbete med att upprätta planhandlingar inför granskning samt godkännande av förslag som utformats för att möta upp yrkandet; sänka våningsantal och åstadkomma större genomsikt i området. Planförslaget har genomgått ytterligare omarbetningar till följd av yrkandet (läs ovan under ändringar efter samråd).
- 2022-10-18 Beslut i byggnadsnämnden om granskning av detaljplanen. Granskningstid 2022-10-26 till 2022-11-16.
- 2024-02-27 Beslut i stadsbyggnadsnämnden om en andra granskning, omgång två, av detaljplanen. Granskningstid 2024-03-06 till 2024-03-27.

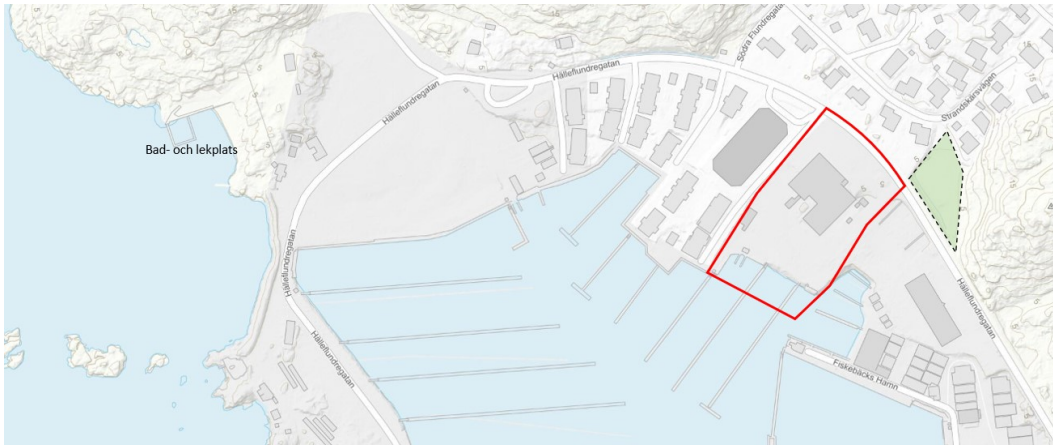
Vegetation och fauna



Bild, foto visar gräsremsa utmed Hälleflundregatan sett från öster, samt sprängstenssläntan i strandlinjen (bild till höger).

Planområdet saknar i princip helt vegetation, förutom en mindre gräsremsa mellan Hälleflundregatan och verksamhetsparkeringen i norr. Resterande markområde är hårdgjort. Det finns inga dokumenterade naturvärden. Strandlinjen är i sin helhet konstgjort uppbyggd.

I anslutning till planområdet nordost om Hälleflundregatan finns det en mindre parkyta benämnd Hälleflundreplan. Denna yta saknar dock i stort vistelsekvaliteter och är i behov av upprustning för att fungera som en kvalitativ bostadsnära park. I närområdet finns en badplats och lekplats samt god tillgång till natur men det saknas attraktiva, säkra kopplingar för gående mot dessa områden.



Karta som visar läge för Hälleflundreplan (streckad linje) samt bad- och lekplatsen i förhållande till planområdet (heldragen linje).

I tidigare gestaltungsprogram för Fiskebäck har Hälleflundregatan föreslagits att omvandlas till en grön stadsgata med gatuträd. I dagsläget är det på grund av ledningsdragningar och avsaknad av plats i redan utbyggt kvarter väster om planområdet svårt att skapa tillräckligt utrymme för gatuträd längs med hela sträckan.

Artskydd

Enligt förprövningsrapporten finns en rödlistad art, Ädelmynta, noterad inom planområdet. Vid dåvarande Park och naturförvaltningens platsbesök under augusti 2020 kan denna art inte längre noteras i området.

En ålgräsinventering (*PM Marinbiologisk undersökning Fiskebäck 8:1, Tyréns 2022-08-16*) har utförts för att klargöra eventuell förekomst samt för att ge tydliga slutsatser kring konsekvenser och känslighet för byggnation inom området beträffande ålgräs. Genomförd undersökning visar att området som direkt och/eller indirekt kommer påverkas av planerad verksamhet inte omfattas av vare sig ålgräs eller några andra skyddsvärda marina naturvärden i form av arter eller habitat.

Mark

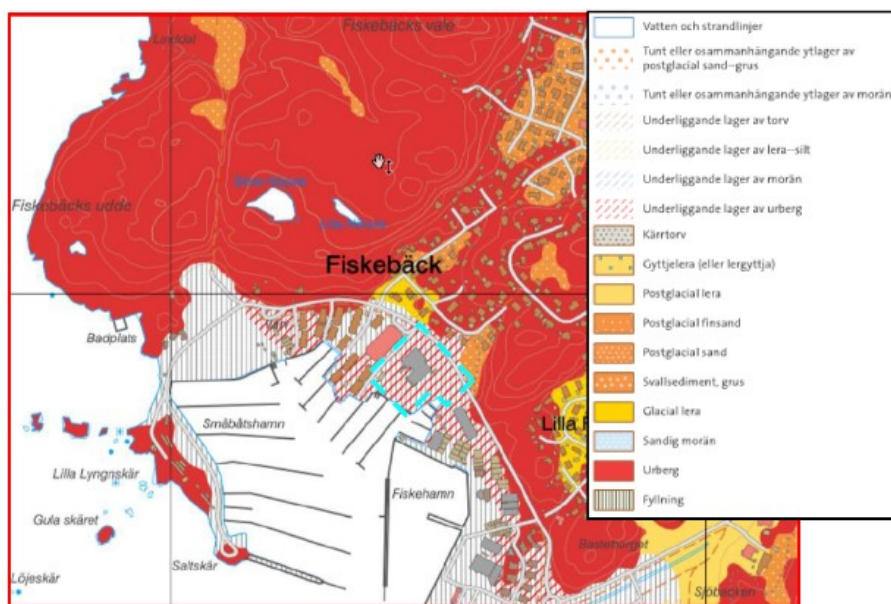
Enligt Sveriges geologiska undersöknings (SGU) översiktliga radonriskkarta är området klassificerat som normalriskområde.

En geoteknisk utredning har tagit fram som underlag till detaljplanen, *2021-08-24 AFRY rev C, MUR rev 2021-06-11*. Utredningen visar följande:

Undergrund, sättning, stabilitet och erosion

Området är asfalterat och sluttar svagt ut mot havet i riktning åt sydväst. I norra delen av fastigheten ligger marknivån på cirka +6 medan den i södra delen ligger på omkring +2. Lodningar utförda under maj 2021 visar på en bottenivå nedanför kajen som är cirka -0.8 i lodningspunkten närmast land och svagt lutande bort från kajen. På ett avstånd av cirka 30 meter från kajen bedöms bottenivå ligga på cirka -2,0.

Jorddjupet för området uppgår som störst till 8 meter, men ligger över lag på mindre än 3 meter. Jorden består till stor del av fyllnadsmaterial och därunder sandmorän med inslag av silt och grus. Under sandmoränen bedöms det kunna finnas en begränsad utbredning av lera innan berg påträffas.



Jordartskarta hämtat från SGU 2019-12-03. Undersökt område markerat i turkos. (PM Geoteknik, 2021-08-24, AFRY)

ANTAGANDEHANDLING

Befintliga fyllnadsmassor har en varierande och osäker sammansättning och lera bedöms förekomma i områden med större jorddjup. Byggnader som planeras där jorddjupen är större rekommenderas därför att grundläggas på spetsbärande pålar. Där jorddjupen är mindre rekommenderas att jorden schaktas ut och byggnad grundläggs direkt på berg. Inför byggnation rekommenderas ytterligare undersökningar i byggnadernas hörn innan beslut tas om slutgiltig grundläggning för respektive byggnad.

Vid platsbesök och utifrån historiska foton har inga tecken på att skadlig erosion kunnat observeras vid områdets strandlinje. Det friktionsmaterial som fyllningen består av bedöms inom hamnområdet vara månggraderat med en generellt låg eroderbarhet, detta gäller även för det begränsade området med eventuell lera. Området bedöms väl erosionsskyddat i dagsläget.

Inga pågående sättningar bedöms förekomma inom området.

För befintliga förhållanden har en generell last på 10 kPa förutsatts verka på hela området. Befintlig byggnad är placerad långt ifrån slänkrön och verkar inte negativt på den befintliga stabiliteten.

Grundvatten

Hydrologiska förhållanden.

Grundvattenytan inom området bedöms generellt följa havets nivå. Grundvattennivån bedöms kunna variera med årstid, nederbörd och vattenstånd.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse



Befintlig verksamhetsbyggnad inom fastigheten.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar.

Kulturhistoria och befintlig bebyggelse

I *Moderna Göteborg, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse del III*, finns området Fiskebäcks hamn upptaget. Detta område ligger strax öster/sydost om det aktuella planområdet. Fiskebäcks hamn är kulturellt värdefull eftersom området ”tydligt visar på övergången från småskaligt fiske till en industriell verksamhet under 1900-talets andra hälft. Fiskebäck har under flera årtionden varit den största fiskehamnen i Sverige, byggd på samma plats som ett äldre fiskeläge.

Områdets byggnader hyser alla funktioner kopplade till hamnen och är uppförda i en enkel, stram arkitektur som har hämtat element från skärgårdens traditionella byggnadskultur men med en tydlig modern prägel.” Planområdet är redan idag helt exploaterat för verksamheter, och i den befintliga bebyggelsen från början av 1970-talet finns inga spår av tidigare generationers kulturpåverkan.

Sociala förutsättningar

Fiskebäck är stadsdel och primärområde i Göteborg. Fiskebäcks hamn och Fiskebäcksbadet spelar en viktig roll i området. Fiskebäcks hamn är Sveriges största fiskehamn och sysselsätter många och Fiskebäcksbadet är ett populärt utflyktsmål.

Dagens Fiskebäck domineras av småhus, villor och radhus. Fördelningen är 86% småhus, 9% bostadsrätter och endast 5% hyresrätter.

Bostadsbyggande mellan 2006–2018 har bestått av bostadsrätter. Under 2010-talet vid hamnen väster om aktuellt planområde, kompletterades området med flerbostadshus innehållandes 160 bostadsrätter.

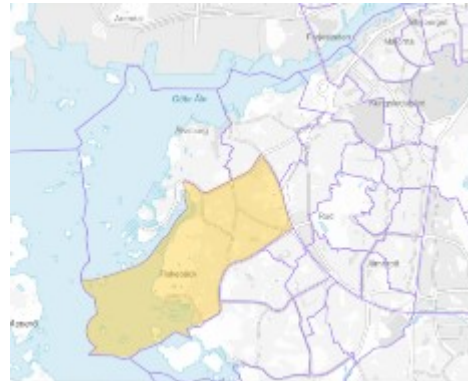
Idag bor det cirka 7600 invånare i Fiskebäck (Statens statistiska Centralbyrå, SCB 2018). Inom berört basområdet (50153) bor det 359 invånare. Befolkningsutvecklingen har dock i genomsnitt gått ner sedan mätningen 2011 och 2018 var det lägre än genomsnittet, cirka 300 personer mellan åren 2011 och 2018.

Åldersfördelningen inom före detta stadsdelsnämnd (SDN) och stadsdel visar på en marginell skillnad i fördelningen. Jämfört med Göteborg i stort skiljer det sig för andelen inom spannet ålder 20–64 år, här är andelen 14% lägre i Fiskebäck. Detta spann brukar motsvara den arbetsföra befolkningen. Befolkning äldre pensionärer, 75 år uppåt, skiljer sig också och är några procentenheter högre; 3% högre jämfört med de övriga basområdena inom stadsdelsnämnden och 5% jämfört med hela staden. Andel invånare med utländsk bakgrund är 11% jämfört med 24% för Västra Göteborg och 36% för hela Göteborg. Utlandsfödda är lågt. Hushållen i området består till cirka 37% av barnfamiljer.

Gällande utbildning har befolkningen i Fiskebäck en hög eftergymnasial utbildningsnivå och den är högre för kvinnor. I förhållande till Västra Göteborg och hela staden är nivån också högre, både för kvinnor och män samt bland personer med svensk och utländsk bakgrund. Dock är skillnaden större om jämförelsen görs endast inom befolkningen med utländsk bakgrund. Utbildningsnivån för denna grupp är också högre här än för övriga staden.

Arbetsföra i arbete är 14% högre än för Göteborg. Den höga förvärvsfrekvensen ligger lika för kvinnor och män. För befolkningen med utländsk bakgrund är siffran också högre inom stadsdelen än för resten av staden.

Arbetslösheten bland 18–64-åringar är 2%, 4 % för Västra Göteborg och 6% för Göteborg (2018). Samma fördelning gäller för både män och kvinnor. För svenskfödda är siffrorna relativt lika inom stadsdelsnämnden, stadsdelen och staden, cirka 2-3%. Inom



Karta indelad i Primärområden där Fiskebäck är markerad.

ANTAGANDEHANDLING

stadsdelen ligger arbetslösheten på 4% för utlandsfödda, vilket ger små skillnader mot svenskfödda men större differenser i jämförelse med övriga Göteborg som ligger på 11%. Ungdomsarbetslösheten har haft en minskande kurva sedan 2011. Den låg på 2% 2018. Prognosen ligger ungefär samma som för övriga Göteborg.

Medelinkomst är i snitt högre än övriga staden men skillnaderna mellan kvinnor och mäns löner är också tydlig.

Ohälsotalet är relativt lågt i jämförelse med hela Göteborg. Valdeltagandet är högt. Bilinnehavet är högre i detta område än i övriga Göteborg (*Information hämtat från Göteborgs stads statistikdatabas*).

Inventering Sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser

Kunskap om sociala aspekter samlas under följande teman/värden: sammanhållen stad, samspel och lek, vardagsliv, identitet och hälsa och säkerhet. Värdena undersöks i sin tur i förhållande till fem geografiska skalor: *byggnad och plats, närmiljö, stadsdel, stad och region* (Göteborg Stad SKA/BKA-verktyg). Inventeringen av de sociala värden och aspekter för rubricerad detaljplan består av insamlade uppgifter från:

- *Lokala utvecklingsprogram, västra Göteborg, 2017* samt från den barn och ungdomsdialog som presenteras inom samma program. Framtaget av före detta stadsdelsförvaltningen Västra Göteborg (genom stadsutvecklare).
- Exploatörens framtagna medborgardialogarbete genomförd inom pilotsarbetets förstudie som föregick den formella planprocessen.
- En workshop genomfördes 2020-10-28 i två delar. En fördjupningsdel av inventeringsunderlagen med granskning och konsekvensbeskrivning av planförslaget. En andra del analyserades underlagen och åtgärdsförslag (SKA/BKA-matris) togs fram (kompletterades efter workshopen).

De sociala konsekvensanalyserna och barnkonsekvensanalyserna samt utvärderingar av planförslaget finns redovisat i sin helhet i *PM – Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys för detaljplan för bostäder och verksamheter vid Hälleflundregatan*.

Här redovisas en sammanfattning av inventeringsunderlagen:

Sammanhållen stad

Fiskebäcks hamn och badplats är viktiga mål inte bara för stadsdelen utan för staden i stort. Hälleflundregatan är ett viktigt stråk bedöms dock som en trafikbarriär, främst för barn. Behov finns att bygga ut gång- och cykelvägsnätet och stärka kollektivtrafiken. Området behöver kompletterande boendeformer (flerbostadshus) för barnfamiljer och yngre. Grön- och blåstruktur behöver utvecklas, inom planområdet och till närmiljön. Allmänhetens tillgänglighet till kajer och vattnet behöver säkerställas. Stråk till närliggande parker och natur finns som resurs att utveckla.

Samspel

Ur barn och ungas perspektiv medför ny bebyggelse ett behov av sammanhängande ytor med möjlighet för lek. Stadens grönstrategier pekar på behov av bostadsnära park, tillgång till naturlig grönska samt iordningställda lekplatser och rekreationsytor. Stråk

behöver utvecklas för att nå park och grönområden som finns tillgängliga i närmiljön och i stadsdelen, exempelvis Fiskebäcksbadet, cirka 500 meter från planområdet.

Vardagsliv

Nya bostäder ökar behovet av ett förbättrat kollektivtrafikutbud. Det finns fördelar av en minskad biltrafik i detta barnfamiljstata område. Behovet av en förbättrad kollektivtrafik gäller också Fiskebäcks hamn som rymmer många arbetsplatser i stadsdelen. Ur barn- och ungdomsdialogen har det framkommit att det finns behov av fler övergångsställen och fler och bättre underhållna gång- och cykelvägar.

Enligt det lokala utvecklingsprogrammet (LUP) framgår att kyrkan fyller en viktig social funktion och erbjuder mötesplatser för alla åldrar, men att det därtill finns ett behov av mötesplatser särskilt för äldre och unga (LUP). Verksamhet och aktivitet i Fiskebäck kretsas i hög utsträckning kring båtlivet och fisket men saknar idag en utvecklad närservice. Inom och intill planområdet finns cirka 25 företag som gör området till en stor arbetsplats under både vardagar och helger. Regionalt och statligt utgör hamnen en viktig funktion och är utpekad som riksintresse för yrkesfiske.

Identitet

Stora delar av Fiskebäck är präglad av sin närhet till hav, klippor, och natur. Fiskebäcks hamn, industrin och småbåtslivet utgör alla viktiga värden att bevara för Fiskebäcks identitet. Fiskebäcks historia kring fiske och fiskarfamiljer sträcker sig i flera generationer. Regionalt och statligt utgör hamnen en viktig funktion ihop med de lokala befintliga maritima verksamheterna och en stark del av området karaktär. Gestaltning och anpassning till hamnkaraktär pekas ut som viktiga värden att utveckla områdets identitet.

Hälsa och säkerhet

Säkerheten bör ses över och att förbättringsåtgärder vidtas kring gång- och cykelvägar till skolor och friluftsområden för att stärka rörlighet för barn i trafikmognadsålder. I barn och ungdomsdialog för Fiskebäck, 2017 (Påvelund ingår i basområdet) finns en bild av att man trivs och känner sig trygga i stadsdelen. Ungdomar boende i Fiskebäck visar att de är generellt trygga och de angav att de sällan upplever skolvägen som otrygg. Båthamnen befintliga verksamheter är källa idag för risker och utgör en otrygga och osäkra miljöer för barn och unga. I exploatörens framtagna medborgardialogarbete framhölls behov av klimatanpassning för vindutsatt boende i kustnära läge.

Nya stadsområden

Till och med 2020 tillhörde stadsdelen till Västra Göteborgs Stadsdelsförvaltning, men från och med 2021 gäller ny områdesindelning. Den består av fyra stadsområden som i huvudsak är en sammanslagning av de tidigare stadsdelsnämnderna, med ett undantag i nordost. Från och med 2021 ingår området i stadsdelsnämnden Sydväst; Askim-Frölunda-Högsbo och Västra Göteborg.

Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

Planområdet angörs från Hälleflundregatan, vilken kopplar samman planområdet med övriga staden via Stora Fiskebäcksvägen.

Gång- och cykeltrafik

Utmed Hälleflundregatan finns en gång- och cykelbana. Utmed en sträcka från Fiskebäcksbadet till strax norr om planområdet är gång- och cykelbanan separerad och löper utmed den västra sidan av gatan. Från planområdet fortsätter en kombinerad gång- och cykelbanan på gatans östra sida ner till Södra Fiskebäcksvägen där den återigen byter sida. Passagerna där gång- och cykelbanan byter sida är hastighetssäkrade. Den norra passagen, nordväst om planområdet, är i en diagonal vinkel över körbanan.

Till Frölunda Torg tar det cirka 20 minuter att cykla och till centrala Göteborg tar det cirka 50 minuter.

Cykling till närliggande förskola och skolor sker främst i blandtrafik.

Fotot till höger visar befintlig diagonalt placerad cykelpassage över Hälleflundregatan.



Cykelstråk till närmst belägna skolor, samt de närmst belägna hållplatserna (blå prickar).

Kollektivtrafik

Hälleflundregatan trafikeras av två busslinjer, linje 97 (30 minuters trafik mån-fre 05.35-00.05) och linje 197 (30 minuters trafik, mån-fre 06.30-08.30). Hållplatserna Fiskebäcksbads småbåtshamn och Fiskebäcksbads hamn är lokaliserade cirka 300 meter från planområdet. Linje 90 som går mellan Frölunda Torg och Järntorget trafikerar Stora Fiskebäcksvägen och Skattegårdsvägen, cirka 700 meter från planområdet. Restiden med buss till Brunnsparken är i snitt cirka 35 minuter, inkl. byte vid Beryllgatan till en snabb buss in till centrum. Restiden till Påvelunds centrum är på cirka 10 minuter och till Frölunda Torg på cirka 20–25 minuter. I planbeskedets förprövning identifierades kollektivtrafiken som en brist då man ansåg att kollektivtrafikförbindelserna här var mindre goda. Inom de kustnära områdena ska annars ny bebyggelse lokaliseras i anslutning till god kollektivtrafik.

Biltrafik

Hastighetsbegränsningen på Hälleflundregatan är 50 kilometer i timmen. Trafikmätningar

ANTAGANDEHANDLING

från 2017 visar att trafikmängden på Hälleflundregatan (mellan Stora Fiskebäcksvägen och Södra Fiskebäcksvägen) är 2800 bilar/vardagsdygn (ÅMVD - årsmedelvardagsdygnstrafik). Andelen tung trafik är 7% (200 fordon). Under maxtimmen (eftermiddag) trafikeras gatan av 300 fordon. Detaljplanens närområde har säsongvariationer i trafiken då småbåtshamnen och Fiskebäcksbadet genererar mer trafik under sommar månaderna än övrig tid på året. För sommarmedelvardagsdygn 2021 är dygnstrafiken beräknad till 5300 fordon/dygn på Hälleflundregatan.

Parkering

På fastigheten finns det idag cirka 180 parkeringsplatser vilket täcker dagens behov för verksamheter och båtplatser. Vissa parkeringsplatser hyrs även ut till boende i närliggande område. På fastigheten finns det idag inga fasta platser för cykelparkering.

Planområdet ligger inom parkeringszon D där normalspannet ligger på 0,5–1,0 parkeringsplatser per bostad.

Service

Samhällsservice

Närmaste förskola (Norra Flundregatan 23), ligger cirka 600 meter från planområdet och närmaste grundskola, Fiskebäcksskolan F-9, ligger cirka 1,2 kilometer från planområdet. Till Högenskolan, F-3, är avståndet cirka 1,8 kilometer. Närmaste kommunala lekplats finns vid Fiskebäcksbadet, cirka 500 meter från planområdet. Närmaste vårdcentral finns vid Opaltorget som ligger cirka 4 kilometer från området. I anslutning till planområdet i väster finns ett äldreboende.

Kommersiell service

Närmaste livsmedelsbutik finns vid Stora Fiskebäcksgatan på cirka 2 kilometers avstånd från planområdet. Det finns ett stort kommersiellt utbud på Frölunda Torg, cirka 4 kilometer från planområdet med cykel, buss eller bil. Vid Fiskebäcksbadet finns det en lunchrestaurang som är öppen året om.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Området lutar ner mot havet i söder och ytaavrinning sker idag direkt mot recipienten (havet). Det är viktigt att denna huvudriktning bibehålls även efter exploatering.

Göteborgs Stad ställer normalt krav på att dagvatten från hårdgjorda ytor inom kvartersmark ska fördröjas motsvarande 10 millimeter dagvatten per kvadratmeter reducerad yta. Den reducerade ytan är den yta som bidrar till att generera dagvatten vid en regnhändelse. Avvattningen ska dessutom göras trög och reningskrav enligt riktlinjer från miljöförvaltningen ska följas.

Då planområde ligger i anslutning till havet har kretslopp och vatten gjort bedömningen att fördröjning av dagvatten från kvartersmark inte behövs om dagvattnet inom det aktuella området även fortsatt leds direkt till havet.

Fördröjningskrav gäller inte heller för allmän plats inom planområdet.

ANTAGANDEHANDLING

Fastigheten Fiskebäck 8:1 har ingen tillrinning från omkringliggande områden. Det är enbart det regn som faller på fastigheten som behöver hanteras.

Föroreningsberäkningarna påvisar att föroreningsbelastningen minskar efter exploatering. För att uppnå Göteborgs riktvärden för utsläpp till recipienten (vilken klassas som mycket känsliga recipienter) ska dagvattnet renas enligt förslag i dagvatten- och översvämningsutredningen, *Tyréns 2022-04-04*.

VA

Planområdet är väl försörjt med allmänt VA-ledningsnät, anslutning kan ske till Hälleflundregatan. Fastighetsindelning behöver klargöras för att kretslopp och vatten ska kunna planera för eventuell utbyggnad av allmänt VA-ledningsnät. En förbindelsepunkt per fastighet för vatten gäller generellt. Gemensamhetsanläggningar för avlopp kan accepteras under vissa förutsättningar.

Lägst normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån + 47 m (RH2000). I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren.

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

El, tele och fiber

El, tele och fiber finns framdraget till fastigheten. Enligt avstämning med Göteborgs energi finns tillräcklig kapacitet i befintligt elledningsnät för att försörja den nya bebyggelsen inom planområdet.

Avfallshantering

Avfallshantering ska inom planområdet ske enligt Göteborgs Stads föreskrifter för avfallshantering och *"Gör rum för miljön"*. En miljöstation, där farligt avfall kan lämnas, finns belägen söder om bussens vändhållplats på Hälleflundregatan.

Brandvattenförsörjning

Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten ska medge uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A:2 (VAV publikation P 83) 20 l/s. Vattenledningen är enkelmatad och kapacitet behöver kontrolleras. Aktuell brandposten finns i Hälleflundregatan.

Risk och störningar

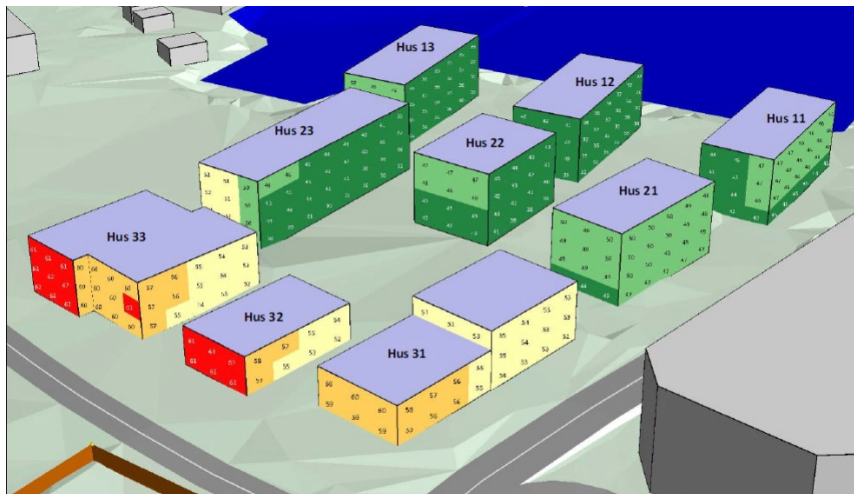
Buller

Trafikbuller

Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anger riktlinjer för ljudnivå från trafik. Förordningen anger att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Om ljudnivån vid fasad ändå överskrider bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasaden. Hälften av bostadsrummen ska vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

ANTAGANDEHANDLING

Enligt beräkningar i framtagna bullerutredning (*Cedås akustik 2023-06-21*) framgår att riktvärdet på 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrids utmed delar av fasaderna längs Hälleflundregatan.



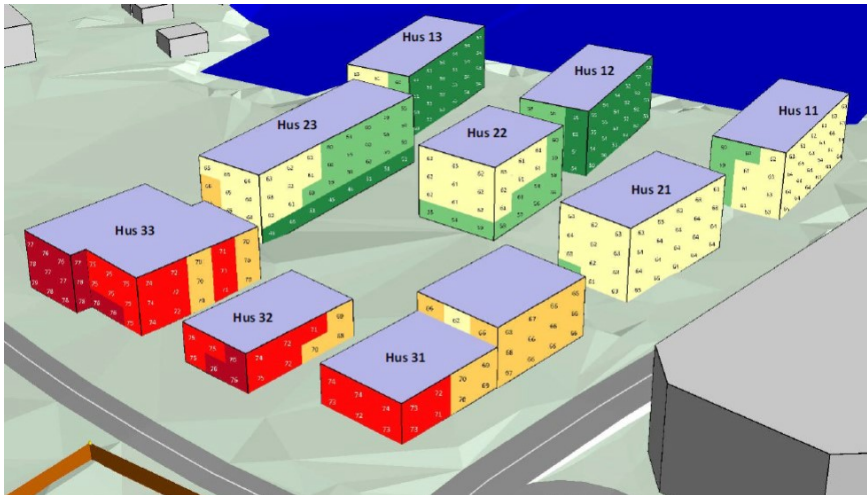
Bild, Buller från vägtrafik vid fasad. Frifältsvärde prognosår 2035, ekvivalent ljudnivå.

I hus 32 (enligt bilden ovan) behöver planlösningen anpassas för att kunna uppfylla riktvärdena i Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Hus 32 ämnas byggas som ett stadsradhus med genomgående lägenheter från norr till söder. Inga ljudnivåer överstiger 65 dBA ekvivalent nivå. Lägenheter mot Hälleflundregatan behöver vara genomgående för att ge tillgång till bullerdämpad sida (högst 55 dBA) till minst hälften av bostadsrummen. Bilden ovan från bullerutredningen visar dock en volym av hus 32 som är större än vad som tillåts genom plankartans reglering där hänsyn tagits till att tyst sida ska kunna ordnas.

Hus 33 (verksamhetshuset enligt bilden ovan) är tänkt att användas för kontor/handel, därmed krävs inga åtgärder. Möjlighet ges dock till bostäder i detaljplanen. Om byggnaden ska användas för bostadsändamål behöver planlösningen anpassas så att ljudkrav i Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader uppfylls.

Övriga hus överskrider inte ljudkrav och därmed kan planlösningen väljas fritt.

Vad gäller maxnivåer för trafikbuller är kravet att maxnivån inte får överstiga 70 dBA för balkong eller uteplats. För byggnaderna närmast Hälleflundregatan överskrids detta. Om balkongen ska anordnas vid dessa fasader behöver det även finnas tillgång till en kompletterande gemensam uteplats mellan husen där ljudnivån klarar riktvärdena (högst 70 dBA maxnivå och 50 dBA ekvivalent nivå), vilket det bland annat kommer att finnas inom den större gemensamma gården i mitten av området.



Bild, Buller från vägtrafik vid fasad. Frifältsvärde, prognosår 2035, maximal ljudnivå.



Bild, Buller från vägtrafik vid uteplats. Beräkningshöjd ovan mark: 1,5 meter. Ej frifältsvärde

Industribuller

Naturvårdsverkets riktlinjer *Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller rapport 6538 från april 2015* är vägledande vid planering i områden utsatta för verksamhetsbuller.

Riktlinjerna säger 50dBA ekvivalent ljudnivå under dagtid mellan klockan 06 – 18, 45dBA ekvivalent ljudnivå under kvällar mellan klockan 18 – 22 och 40dBA ekvivalent natttid mellan klockan 22 – 06. Därtill bör en maximal ljudnivå över 55dBA inte förekomma natttid mellan klockan 22 – 06.

Sydväst om planområdet har buller från Grefabs småbåtshamn utretts i samband med planläggningen av det närliggande bostadsområdet mellan fastighet Fiskebäck 8:1 och småbåtshamnen. *Bostäder i Fiskebäcks, hamn Rapport C, Beräkning av ljudnivåer, vid planerade och befintliga bostäder, orsakade av Grefabs aktiviteter, Ingemansson Akustik, Martin Almgren, dat. 2006-05-16.* Inom planområdet Fiskebäck 8:1 uppgår ljudnivåerna från hamnverksamheten i väster som högst till 45 dBA, således inom Naturvårdsverkets riktlinjer. Efter att denna utredning gjordes har bostäderna enligt planförslaget i väster uppförts. För aktuellt planområde fungera bostäderna därför skärmande mot

verksamhetsbullret och den verkliga ljudnivån kan därför antas vara ännu lägre än den som presenteras i rapporten, (*Cedås akustik 2023-06-21*).

I bullerutredningen har industribullret från verksamheterna sydost om planområdet också studerats samt aggregat från äldreboendet väster om planområdet. Sydost om planområdet finns olika verksamheter, fritidsbåtshamn, hamn för fiskefartyg samt en godsterminal. Mätning av ljudet från avluft/kylmaskiner från äldreboendet i väster visar ett resultat på 5 dBA högre än vad Naturvårdsverkets riktlinjer säger. Detta aggregat behöver således åtgärdas så att ljudnivåerna dämpas/skrämmas. Övriga verksamheter sydost om planområdet bedöms samtliga klara Naturvårdsverkets riktlinjer för industribuller enligt de mätningar som gjorts.

Ljud från småbåtshamnen inom planområdet kan förekomma såsom när vinden viner i riggar och storfall från båtar. Dessa ljud uppstår mest vid kraftiga vindstyrkor. Generellt vistas folk ytterst sällan på uteplatserna vid denna typ av väder. Fasad- och fönsterisoleringen dimensioneras efter ljudförutsättningar både från vägen och från hamnen. Ljud kan uppkomma från master på båtar som vinterförvars på närliggande båtuppställningsplats öster om planområdet (inom Knape Marina). Då båtar inte längre kommer att kunna tas upp inom Fiskebäck 8:1, utan behöver transporteras längre sträckor efter upptagning, innebär det också att båtägare behöver masta av båtarna på grund av längre transportsträckor. Oljud från riggande master från närliggande båtuppställning bedöms efter utbyggda av bostäder inte längre uppstå.

Ett tjugotal yrkesfartyg, huvudsakligen fiskefartyg, med varierande storlek 10–40 meter har Fiskebäck som sin hemmahamn. Fiskebäck bedöms nu, enligt utlåtande från Stadsledningskontoret (*Fiskenäringen utveckling i Göteborg. Tjänsteutlåtande, Dnr: 1323/17 och Muddring och utbyggnad av kaj i Fiskebäcks hamn. Tjänsteutlåtande, Dnr: 0861/16*), som den hamn i Göteborg som är mest lämpad för det industriella fisket. När nu Frihamnens fiskhamn ska lägga ner sin verksamhet behöver det beredas plats i Fiskebäck för de större fiskefartyg som tidigare legat där. Att skapa plats för just större fiskefartyg överensstämmer också med den rapport som Jordbruksverket tog fram på uppdrag av Regeringen 2022 för att analysera svensk fiskberedning utifrån produktion och mottagningskapacitet samt att identifiera hinder och utvecklingsbehov för att en större andel av svenskfångad fisk ska kunna landas och beredas i Sverige.

Jordbruksverket kom fram till att det är ett flertal faktorer som har stor betydelse för var fiskaren lossar fisken. Exempel på sådana faktorer var hamnarnas djup och storlek, lossningskapacitet, förstahandsmottagarens kapacitet och fiskarens hemmahamn. Dagens hamnar är anpassade till ”dåtidens” betydligt mindre fiskefartyg.

Dagens fartyg på över 45 meter som kräver djup på cirka 8 meter och ett större svängrum i hamnen. Stadsledningskontoret yttrade sig i ett tjänsteutlåtande, 2018, att dåvarande fastighetsnämnden skulle få i uppdrag att utveckla Fiskebäck som fiskehamn genom muddring av farled och utbyggnad av kajer. Detta för att skapa möjlighet för de största fiskefartygen, som nu i stället har blivit tvungna att hitta hamnar i Danmark, att åter få landa fisk i Göteborg. En detaljplan håller för närvarande på att tas fram för att möjliggöra en utveckling av fiskhamnen söder ut, ditt till muddring kan ske för att få in större fiskebåtar. Stadsledningskontoret har på förfrågan av stadsbyggnadsförvaltningen i samband med förprovning av detaljplan för Fiskebäck 8:1, meddelat att pågående planer

på att ge större fartyg möjlighet att gå in till Fiskebäcks hamn inte innebär några miljöstörningar för den befintliga eller föreslagna bostadsbebyggelsen.

Stadsledningskontorets bedömning är att bullerpåverkan på bostäderna i Fiskebäck från dessa större fartyg är försumbar. Som underlag till prövning av planbeskedet för utbyggnad av hamnen har dåvarande fastighetskontoret tagit fram en utredning för att se på eventuella störningar som kan föräntas av utveckling av fiskehamnen. En utveckling på ett avstånd på cirka 400 meter sydost om aktuellt planområde: *Fiskebäcks hamn tillägg till muddringsutredningen, WSP 2020-11-12*. Aktuellt planområde finns med i denna utredning som en faktor att ta hänsyn till. Den befintliga fiskehamnen (det vill säga där lastning och lossning sker) ligger cirka 200–300 meter från planområdet och trafikeras i nuläget av ungefär 6 mindre fartyg (30–40 meter långa) per dag vilka ger upphov till ekvivalenta ljudnivåer på 33–36 dB(A) inom aktuellt planområde. Beräkningen tog hänsyn till både båtarnas motorer samt ljud från lastning/lossning. Den källdata som nyttjats för beräkningen är en båt på mellan 20–40 meter med motor på 60hk, 4-takts med en ljudeffektnivå på 91 dBA, inklusive lastning och lossning. För de större båtarna användes samma källdata men här valdes det högsta värdet inom spannet av 33–36 dBA, men dessa större fiskebåtar ankommer så pass sällan att den momentana störningen från dessa kan anses som acceptabel. Även ifall dessa båtar skulle anlända nattetid (kl. 22-06) så skulle dess motorljud samt lastning och lossning ändå inte överskrida riktvärden nattetid på maximalt 40 dBA ekvivalent nivå. Ljudnivåerna från båtarna är därav försumbara i jämförelse med vägtrafiken enligt akustikkonsulten för utredningen.

Eventuella nya kajer vid Dansholmen planeras att trafikeras av en större fiskebåt (40–70 meter lång) i månaden. Denna har en maxkapacitet på 500ton fisk vilket skulle kräva 20 lastbilar för bortforsel vid full last. Fiskebåten skulle ge upphov till en ekvivalent ljudnivå på 36 dB(A) inom planområdet. Lastbilarna bör rimligtvis ta Stora Fiskebäcksvägen österut och kommer därmed som närmast 450 meter från planområdet, vilket skulle ge upphov till ekvivalenta ljudnivåer på 28 dB(A) och maximala ljudnivåer på 49 dB(A) inom planområdet. Lastbilstrafiken klassas som trafikbuller.

Det har även utförts en kompletterande stickprovsmätning på fiskebåt som ligger i hamn vid närmst belägna kaj för lastning och lossning sett till aktuellt planområde, (*Cedås akustik 2023-06-21*). Mätningen utfördes 26 april 2023, kl. 13:30. Här stod båt av äldre modell på tomgång medan arbeten utfördes och gaffeltruckar och lastbilar deltog eller passerade. Enligt beräkningar hamnar ljudnivån 200 meter bort vid aktuellt planområde på en ekvivalent ljudnivå på 33 dBA och den maximala ljudnivån 50 dBA, vilket är inom riktvärdena, så väl dag som natt.

Enligt utredningarna finns ingen risk för störning vad gäller buller från befintlig hamn för aktuellt planområde. Även eventuell planerad utökning av fiskhamnen bedöms ha minimal påverkan på bullersituationen inom aktuellt planområde och beräknade framtida nivåer bedöms klara gällande vägledande riktvärden.

Det finns inga klagomålsärenden kopplade till buller hos miljöförvaltningen gällande verksamheterna i Fiskebäcks hamn och förutom drivmedelscisternen inom Fiskebäck 756:358 (läs under *Eventuellt andra störningar från verksamheter*), finns det inga andra

aktiva miljötillstånd i nuläget vilket tyder på att det inte finns några miljöstörande verksamheter i närheten av Fiskebäck 8:1.

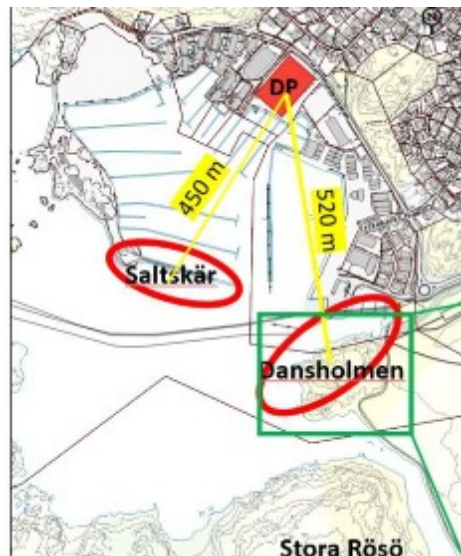
Luftkvalitet

Enligt miljöförvaltningens beräkningar från år 2015 över luftkvaliteten i Göteborg och aktuellt område kan konstateras att luftkvaliteten inom och i anslutning till aktuellt området inte riskerar att överskrida miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid.

Lukt

Eventuella luktstörningar från fiskehamnen bedöms inte vara ett problem idag då planområdet inte ligger inom den förhärskande vindriktning (västlig eller sydvästlig) samt genom tillräckligt skyddsavstånd från eventuella luktkällor.

I samband med planbesked för utbyggnad av Fiskhamnen har eventuella luktstörningar från hamnen som kan påverka boende inom befintligt område samt kommande planområde (detta planförslag) utretts, *Fiskebäcks hamn tillägg till mudringsutredningen, WSP 2020-11-12*. I anslutning till södra fiskehamnsdelen finns anknytande industriverksamheter för bland annat fiskebåtarna. Fiskeriverksamheten är idag främst inriktad på underhåll och service av fartyg samt lossning av mindre mängder av fisk, 82 ton/år. Fiske bedrivs främst mot fångst av sill, skarpsill och makrill. Dessa kan därmed tidvis ge upphov till luktstörningar. Den enda identifierade luktkällan har enligt utredningen bedömts uppkomma från trålar, särskild nyinkomna trålar med fiskrens. Det händer cirka 1 gång per vecka och ett par timmar varje gång. Vid ett avstånd av cirka 150 meter från källområdet, kunde inte boende känna någon lukt. Det betyder att spridning av lukt från trålarna är begränsat till källområdet. Aktuellt planområde ligger cirka 300 meter från källområdet. Det föreslagna området för ny kaj ligger på utsidan av vågbrytaren vid fritidshamnens södra del (se figur nedan). Avståndet mellan detaljplaneområdet och de planerade kajerna Saltskär och Dansholmen är cirka 450 meter respektive 520 meter. Boende i de närmaste befintliga bostäderna, cirka 250 meter från Dansholmen och 400 meter från Saltskär samt inom aktuellt planområde, bedöms enligt utredningen inte uppleva störande lukt från planerad hamn tack vare tillräckligt skyddsavstånd.



Eventuella andra störningar från verksamheter

Fiskebäcks Fiskehamn är idag ett hamnanknutet industriområde där ett femtiotal företag huserar med en omsättning varierande mellan 0 och 700 Mkr. Företagen har i de flesta fall en verksamhet kopplad till fisket eller till marin verksamhet. Utöver företagens verksamhet och byggnader finns sjöbodar som ägs och används av privatpersoner. I hamnen finns en hamnförening som tillhandahåller ett antal hundra fritidsbåtsplatser. VGR sjöambulanstransporter för Södra Skärgården angör Fiskebäck för vidare transport till sjukhus. I anslutning till hamnen södra del är exploateringsförvaltningens

fraktkterminal för södra skärgården belägen. Inom Fiskebäck 756:358 (Fiskebäcks Fiskehamn), som är en anmälningspliktig C-verksamhet finns en drivmedelscistern för tankning av truckar. Cisternen ligger på ett avstånd av drygt 150 meter från planområdesgränsen. Enligt Boverkets skrift *Bättre plats för arbete* rekommenderas normalt ett skyddsavstånd på 100 meter mellan en bensinstation och bostäder om inte skyddsåtgärder vidtas. Bedömningen är därför att drivmedelscisternen ligger på ett betryggande avstånd från aktuellt planområde.

Översvämningsrisk

Den dimensionerande havsnivån som området skall planeras utifrån enligt kommunens TTÖP (*Tematiskt tillägg för översvämningsrisker. Göteborgs Stad, 2019-04-25*) är +2,0 meter och planeringsnivån +2,5 (RH2000). Fastigheten ligger i kustområdet men är inte utsatt för några våg- eller vindeffekter till följd av sitt skyddade läge. I samband med arbetet med den nu gällande översiktsplanen har förslag till planeringsnivåer för kustzonen tagit fram, vilka föreslår att tillkommande bebyggelse inom kustzonen ska planeras utifrån en dimensionerande händelse år 2100 med 200 års återkomsttid. Scenariot RCP 8,5 anger då att vattenståndet i havet är cirka +2,4 meter (RH2000). Därtill ska säkerhetsmarginal läggas till. Planeringsnivån för detta område, vilket klassas som "sammanhållen bebyggelse" föreslås till +2.9 (RH2000).

Större delen av området ligger idag högre än planeringsnivån +2,5 samt +2.9. Området närmast kajkanten ligger idag dock lägre och dessa låga delar kan riskera att översvämmas vid framtida höga vattennivåer.

Vad gäller framkomlighet på högprioriterade vägnät, stråk och för utrymningsvägar (framkomlighet till byggnaders entréer) gäller max 0,2 meter översvämning för att skapa förutsättningar för framkomlighet. Enligt Göteborgs stads skyfallskartering kan problem med framkomligheten på Stora Fiskebäcksvägen uppstå vid skyfall/ översvämning då vattendjupen kan överstiga 50 cm till följd av ett 100-års regn, detta är ett befintligt problem för hela närområdet.

Enligt framtagna dagvatten- och översvämningsutredning, *Tyréns 2022-04-04*, är planområdet inte speciellt utsatt vid skyfall. Större rinnvägar från omkringliggande områden och avrinningsområdet uppströms ligger utanför fastigheten. Därmed behöver fastigheten vid skyfall enbart hantera det vatten som faller direkt på området. Bilden från avrinningsanalysen styrks av skyfallskarteringen för området (figur nedan) som visar på ytlig avrinning och maximalt vattendjup vid klimatanpassat regn med 100 års återkomsttid. Det finns en lågpunkt intill byggnadens östra sida där vatten kan ansamlas idag. I övrigt rinner vattnet på sluttande mark ner mot recipienten. I denna hantering är det viktigt att omkringliggande fastigheter inte påverkas negativt av den utformning som görs inom planområdet.



Utdrag ur skyfallsmodellering med vattendjup och flödespilar, Vatten i staden (2019-12-05). Göteborgs Stad.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Recipienten är klassad enligt miljö kvalitetsnormer. Havet i Fiskebäcksområdet, Asperöfjorden, har problem med kemikalier som anges i VISS (Vatteninformationssystem i Sverige, 2019). År 2017 uppnådde havet ej god kemisk status och den ekologiska statusen klassades som måttlig. Målet är att uppnå god kemisk status 2027 med undantag för bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar och tributyltenn. Förekomsten är klassad som ”uppnår ej god kemisk ytvattenstatus”. Det finns två skyddade områden klassade som badvattenområden i Asperöfjorden: Saltholmens Kallbadhus och Fiskebäcksbadet.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av cirka 110 bostäder i form av flerbostadshus samt verksamheter inom användningsområden för kontor (**K**), handel (**H**) och centrumändamål (**C**).

Utbyggnad av allmän plats, gång-och cykelbana utförs utmed huvudgatan Hällefjordregatan.

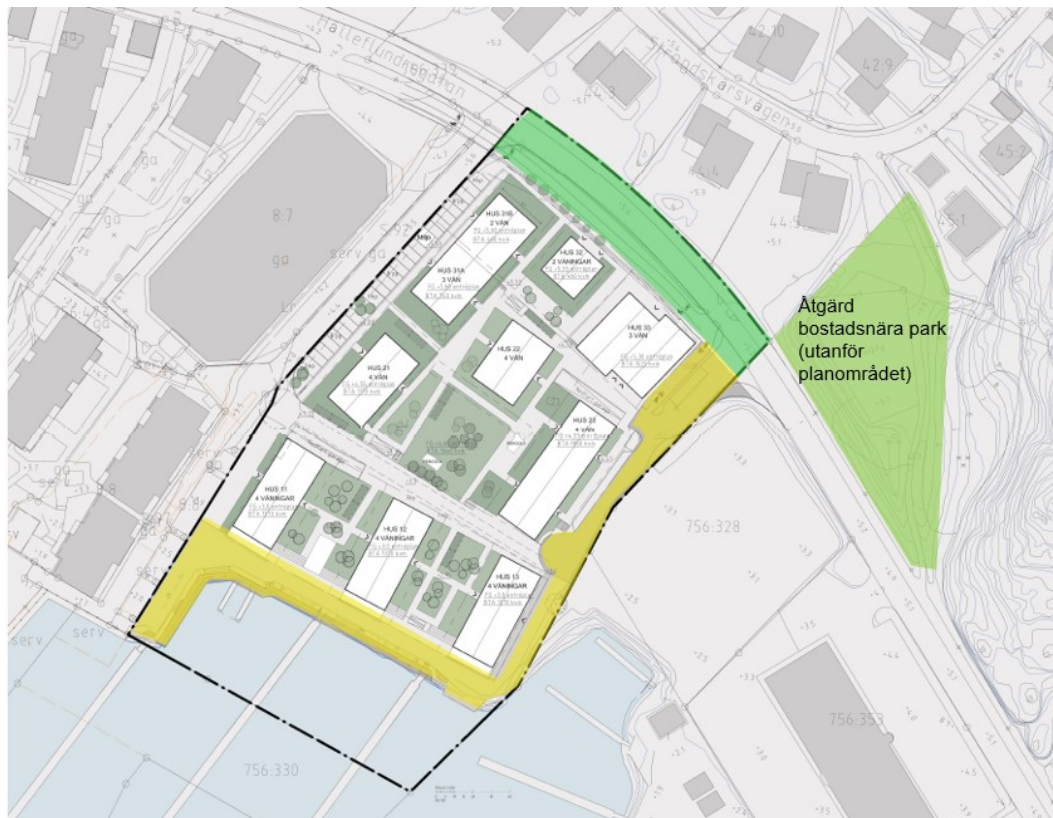
Inom kvartersmark iordningställs ett promenad- och rekreationsstråk längs strandlinjen som ansluter via den östra kvartersgatan till Hällefjordregatan i norr samt till befintligt promenadstråk längs vattnet väster om området. För att säkerställa allmänhetens tillgång till strandlinjen inrättas en gemensamhetsanläggning för strandpromenaden och kvartersgatan i öster, där den kommunala fastigheten Fiskebäck 756:341 är tänkt att ingå.

Planområdet omfattar del av den befintliga småbåtshamnen inom fastighet Fiskebäck 8:1 i anslutning till området. Denna del av småbåtshamnen föreslås ändras från nu gällande reglering enligt stadsplan från 1967 vilken medger industri (**Jb**) till att i stället reglera efter befintlig användning, det vill säga småbåtshamn inom vilket endast bryggor får finnas. (**W1**).

ANTAGANDEHANDLING

Hälleflundreplan (utanför planområdet) åtgärdas och rustas upp för att tillgodose behovet av bostadsnära park för boende inom planområdet och närområdet.

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Exploatör/fastighetsägare ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.



Planillustration som visar på en möjlig stadsutveckling av planområdet. utifrån intressentens förslag och utvecklats vidare i samverkan mellan staden och intressenten för kvartersmarken och allmän platsmark. Allmän platsmark markeras på illustrationen med mörkgrön färg, tidigare allmän plats som föreslås bli kvartersmark markeras med ljusgul färg. Övrig mark inom planområdet föreslås bli kvartersmark. Utanför planområdet utförs åtgärder för att tillgodose brist på bostadsnära park (ljus grönt). Planillustration framtagen av Arkitektbyrå design med tillägg av informativa färgfält.

Gestaltungsprinciper livsmiljöer vid Hälleflundregatan och Fiskebäckshamn

Inledning

Gestaltungsprinciperna i detaljplanen avser att beskriva de utgångspunkter och värden som givit form till planstrukturen (stadsformen) och dess gestaltning av bebyggelsen, stråken och grönstrukturen. Principerna ska ge stöd åt utformningen av en ändamålsenlig och flexibel kvarterstruktur, integrerad i sin närmiljö. Principerna ska också utgöra stöd för tolkningen av detaljplanen och tydligt belysa gränssnittet mellan allmän platsmark och kvartersmark.

Gestaltungsprinciper

Gestaltningen av livsmiljöerna vid Hälleflundregatan och Fiskebäckshamn tar vara på det havsnära läget och följer planprogrammet genom att bebyggelsen orienteras med kortsida mot vattnet. På så vis skapas en öppenhet mot havet med flera siktlinjer genom området. Bebyggelseorienteringen syftar även till att lyfta in en kulturhistorisk bebyggelsestruktur för att belysa den utpräglade hamnidentiteten. Terrängen tydliggör lutningen mot havet i söder och förstärker vyerna. Närområdets bebyggelse och natur utgör riktmärken för skala och struktur med villaområdets småskalighet i norr, i väster flerbostadskvarteren, den industriella skalan i sydost mot hamnen samt en närvaro av naturområden med mindre berghällar (granit).

Hälleflundregatan är områdets huvudstråk och länk mot parken Hälleflundreplan i norr samt den östra kvartersgatan och strandpromenaden i söder. Den nya bebyggelsen ska i sin gestaltning och i balans med närområdet stärka områdets stadsmässiga kvalitéer. Den tillkommande bebyggelsen ska bidra till att utveckla Hälleflundregatan som ett sammanlänkande stadsrum och som entré till området ihop med de nya stråken och mötesplatserna.

Gestaltningen av den allmänna platsen, kvartersgatan och strandpromenaden spelar en viktig roll för att integrera kvarteret med omgivande områden och för tillskapandet av nya mötesplatser. Hälleflundregatan och strandpromenaden, som blir en del av ett längre promenadstråk längs vattnet, bidrar till att ge plats åt vardagsmöten.

Centralt skapas en större gemensam, men privat, bostadsgård som gynnar en mångfald av aktiviteter och socialt samspel.



*3D-illustration som redovisar en möjlig bebyggelse inom planområdet, sett från söder.
(Arkitektbyrå design)*

Stadsstruktur och stråk

- Planens struktur integreras genom några länkande stråk och siktlinjer med Hälleflundregatan som huvudstråk och nod. Kvarteret utformas med nord-sydligt ställda lamellhus, en delvis uppbruten struktur av genomgående stråk, en lätt terrasseringen mot söder som delar upp kvarteret på ett naturligt sätt. Öppningarna i strukturen ska ge siktlinjer från Hälleflundregatan och norröver genom bostadsgårdarna för att på så sätt tillskapa visuella kopplingar som orienterar ner till vattnet. I planområdets mitt samlas den kvartersgemensamma gårdsstrukturen, vilken i dess södra ände kopplar an till strandpromenaden. Byggnadsvolymernas placering med gavlar riktade i nord-sydlig riktning utgör ett viktigt arkitektoniskt uttryck för samspel mellan stråken och gaturummen, i norr i mötet med Hälleflundregatan och villabebyggelsen samt för de lokala gatorna utmed planområdets östra och västra sida, i söder med strandpromenaden och havet.
- Byggnadselementen som ingår i gatans funktionalitet och materialitet bör samspela. Utformningen av kvartersmarken och mötet med den allmänna platsen bör ge uttryck för detta för att bringa fram helhetsverkan och på så vis stärka gestaltningens kvalitet. Utformningen ska beakta byggnader såväl som omkringliggande miljöer, och samspelet dem emellan. Hälleflundregatan frontas med bebyggelsens gavlar vilket både smalnar av "bebyggelseväggen" och maximerar siktförhållandena mellan gata och vatten.
- Stråken som ligger både inom allmän plats och på kvartersmark behöver ha en genomarbetad form för mötet mellan det offentliga och det privata. Hälleflundregatan, den östra kvartersgatan och strandpromenaden är särskilt viktiga i detta hänseende, där allmänheten tydligt ska kunna utläsa att dessa delar är allmänt tillgängliga.
- Ny trafikstruktur inom kvartersmark är lågfartsgata (det som tidigare omnämnts som gångfartsgatan vid regleringen som allmän plats) i öster och strandpromenad (tidigare allmän plats). Utmed planområdets västra sida ligger en lokalgata med parkeringsplatser och inom bebyggelsekvarteret finns en mindre gata som avser att binda samman kvarteret i väst-östlig riktning.
- Strandpromenaden och den östra kvartersgatan ska ha en enhetlig gestaltning och tydligt knyta samman med det befintliga hamnstråket väst om planområdet, såväl som Hälleflundregatan och parken Hälleflundreplan norr om planområdet. De tillsammans bildar ett rekreativt promenadstråk.
- Den östra kvartersgatan föreslås delvis som lågfartsområde där gående och cyklister prioriteras framför biltrafik. På samtliga stråk finns flöden av människor och fordon men på strandpromenaden tillåts endast skötselfordon. Små lätta el-truckar har möjlighet att använda endast den sydöstra delen för att nå bryggan på denna sida. Den allmänna platsen består av huvudgata (Hälleflundregatan).
- Då den östra kvartersgatan och strandpromenaden avses att fungera som ett allmänt tillgängligt rekreativt stråk så behöver detta gestaltas med fokus på vistelsekvaliteter, så att allmänheten känner sig välkommen och vill uppehålla sig

utmed stråket. Strandpromenadens yta föreslås att delas upp i tre zoner: ett promenadstråk med inslag av sittplatser och planteringsytor, en möbleringszon där exempelvis trappor, ramper och sittytor kan placeras samt en nedsänkt brygga.

- Utformningen av stråken ska fokusera på tillgänglighet och den mänskliga skalan genom kvalitativa markmaterial. Utmed det föreslagna lågfartsområdet behöver gatan utformas så att det tydligt uppfattas som ett gemensamt rum där gående och cyklister prioriteras.
- Både strandpromenaden och den östra kvartersgatan behöver ha inslag av vegetation på utvalda platser för att bidra med vistelsekvaliteter till stråket och skapa möjligheter för fler ekosystemtjänster. Sittplatser bör erbjudas i olika lägen utmed strandpromenaden och den östra kvartersgatan för att erbjuda allmänheten flera olika möjligheter för vila och möten. Sittplatserna ska i möjligaste mån vara tillgängliga och placerade med hänsyn till utsikt och mikroklimat.
- Stadsmiljön med platser och stråk ska gestaltas med material och utrustning som knyter an till platsens hamnidentitet. Platsguten betong, cortenstål, trä och storgatsten är exempel på markmaterial som kan användas för att förstärka platsens hamnkaraktär.

Bebyggelse

- Skala och höjder ska anpassas till omgivande bebyggelse med lägre höjder mot Hälleflundregatan för bostadshusen. Variationen i höjder (byggnadshöjd och nockhöjd) ger möjlighet till att skapa ett varierat intryck. Flexibilitet i fotavtryck för byggnaderna möjliggör en viss flexibilitet vad gäller placering utan att för den skull förlora riktning på bebyggelsen som föreslås placeras som smala lameller med brutna tak. Ytorna som skapas i mötet mellan byggnaderna (fasader/gavlar) och stråken bör med fördel gestaltas med *öppenhet* och tillföra tydliga entrépunkter mot gatan.
- Verksamhetshuset vetter mot huvudgatan och utgör en markör mot öster. Planstrukturen tar vara på kontrasterna i möte med Fiskebäckshamns skala i öster. Verksamhetshuset, likt övriga hus, utformas med sadeltak för att få till enhetligheten i kvarterets byggnadskaraktär. Byggnadsvolymer, fasad och uttryck ska samspela med Hälleflundregatan och bidra till att stärka gaturummet som plats för vardagsmöten, bland annat genom att tillföra tydliga entrépunkter mot gatan. Byggandens karaktär och fasaduttryck innehar arbetsplatser som ger möjlighet att skapa utåtriktade (offentliga) funktioner mot gatan.

Grön- och blåstruktur

- Grön- och blåstruktur utgör viktiga delar av planstrukturen vars utformningen ger stöd för den biologiska mångfalden och det lokala klimatet. Växtmaterial bör väljas noga utifrån stråken och platsernas läge för att uppnå robusta och sköteeffektiva planteringar, specifikt för blåstrukturen med dess kustnära klimat. Utformning av dessa allmänna ytor bör likt övriga delar av planstrukturen bidra till kvarterets enhetlighet. Gestaltningen av grönytor och stråk vägleds av

värden och egenskaper som utgår från Göteborgs stads grönytefaktorsmodell (ett mått på hur mycket ekosystemtjänster ett område ger).

Ljussättning

- En god ljussättning ska stärka Göteborgs olika karaktärer och skapa en levande och trygg stadsmiljö. Göteborgs stads policyn för belysning och ljussättning, *Stadens Ljus* pekar ut nio kategorier för att representera olika delar av stadsmiljön. Av dem nio kategorierna identifieras följande att ingå i den fortsatta fördjupningen av gestaltningen av de allmänt tillgängliga miljöerna.; *mötesplats och torg, landmärke och bro, gata och stadsrum, gång och cykel, park och lekplats*. Ljussättningen ska bidra till att tydliggöra stadsrummets form (rumsliga kvalitet) och funktion, tillgänglighet, upplevelse av trygghet, synliggöra samtliga trafikanter och skapa långsiktigt hållbara lösningar. Bebyggelsens och vegetationens karaktär, visuell ledning, entréer och den mänskliga skalan ska förstärkas. För grönområden ska hänsyn tas till de biologiska miljöerna. Som exempel på utformning av ljuset beskrivs strandpromenaden och den östra kvartersgatan. Här ska belysningen bidra till god orienterbarhet och ta hänsyn till omkringliggande bebyggelse. Belysning längs strandpromenaden bör utformas med låga ljuspunkter så att ljusbilden inte stör vyn ut mot havet.

Bebyggelse



3D-illustration som redovisar en möjlig bebyggelse inom planområdet, sett från nordost.
(Arkitektbyrå design)



*3D-illustration som redovisar en möjlig bebyggelse inom planområdet, sett från söder.
(Arkitektbyrå design)*

Bebyggelsestrukturen öppnar upp sig mot vattnet och mellan de nord-sydligt ställda lamellhusen skapas en visuell koppling till vattnet. Husen föreslås utformas med sadeltak för att bryta vinden, skapa sikt mot vattnet och för att anpassa formspråket till omgivande verksamheter och villabebyggelse samt till kustområdenas historiska bebyggelse. Strukturen mot Hälleflundregatan är uppbruten med en variation i skala och höjd, där en nedtrappning i höjdded sker mot gatan. Byggnadsvolymerna regleras genomnockhöjd, byggnadshöjd samt takvinkel (25–45 grader). Släpp mellan byggnaderna med reglering i plankartan som begränsar byggnader men även mindre byggnadsverk så som plank, murar, samt komplementbyggnader (där det inte specifikt medges) ovan mark, vilket skapar siktlinjer från gatan och bakomliggande bebyggelse in i området och ner mot vattnet.

Husvolymerna kan placeras så att alla bostäder mer eller mindre kan få utblickar mot vattnet både från bostadsrummen och från balkongerna. Bostadsbebyggelsen är tänkt att erbjuda varierande lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer. Enligt framtagna illustrationplan är intentionen med förslag att förutom ett fristående kontors-/butikshus närmast Hälleflundregatan, uppföra flerbostadshus inom resterande byggrätter i området. Detaljplanen möjliggör dock en flexibel användning genom att förutom bostäder även tillåta kontorsverksamhet (**K**) inom en av byggrätterna närmast kvartersgatan i öster, samt för en viss del centrumverksamhet (**C**) i gatuplan inom byggnaderna närmast vattnet. Möjlighet ges således att till exempel uppföra mindre restaurang eller caféverksamhet närmast vattnet.



3D-illustration som redovisar en möjlig bebyggelse inom planområdet, sett från norr med utblickar ner mot vattnet från Hälleflundregatan. (Arkitektbyråns design)

Utformningen av bostadshusen säkerställs genom en reglerad maximal tillåten byggnadshöjd på mellan +12,5 - +19,5 meter ovan angivet nollplan, en maximal tillåten nockhöjd på mellan + 16,0 – 21,5 meter ovan angivet nollplan samt en tillåten takvinkel på mellan 25 – 45 grader. Detta medger en uppbyggnad av mellan två och fyra våningar med sadeltak. I det nordöstra hörnet av planområdet mot Hälleflundregatan ges möjlighet för ett kontors-/butikshus i tre våningar till en maximal nockhöjd av +21,0 meter ovan angivet nollplan samt med sadeltak.



ANTAGANDEHANDLING

*3D-illustration som redovisar en möjlig bebyggelse inom planområdet, sett från nordväst.
(Arkitektbyråns design)*

Tomtens lutning och planerade trappning ner mot vattnet möjliggör uppdelningar av kvarteret i form av diagonala stråk genom bostadsgårdarna. Nivåskillnaderna tas upp med ramper och trappor internt i kvarteret och når fram till vattenbrynet.

Bostadsgårdar säkras mellan husen för gemensam rekreation och lek inom kvarteret och ska fungera som ett samlande nav för boende inom planområdet.

Parkering planeras i garage under byggnaderna och bostadsgårdarna. Garagen ska förses med planterbart bjälklag upp mot bostadsgård för att möjliggöra för grönskande gårdar. Gårdarnas vegetation säkerställs genom en begränsning i andel hårdgjord yta till att högst 50% av marken ska hårdgöras. För den del av gårdsytorna som utgörs av byggnadsverk som avser parkeringsgarage under mark ska taket utföras med planterbart bjälklag, där ett jorddjup om minst 50 cm ska efterlevas för att uppnå Grönytefaktorns värden för ekosystemtjänster.

Icke bygglovspliktiga konstruktioner i form av exempelvis pergolor, lekmöbler eller likande kan göras på gårdsytorna. Vädskyddade cykelparkeringar kan placeras inom gårdarna i närheten av bostadshusens entréer inom område reglerat med *ringmark*. De får förses med *mindre* skärmtak, som innebär att storlek inte ska överstiga 10–15 kvadratmeter per modul. På illustrationskartan finns sex moduler utplacerade på bostadsgårdarna. Placering av dessa tillägg bör ta in siktlinjestråken genom området på så sätt att de orienteras här inom så de följer en nord-sydlig riktning. Utöver garagens parkeringsplatser ges även möjlighet för besöksparkeringar längs områdets kvartersgator. Denna markparkering är tänkt att samnyttjas med båtägare som har båtplats inom småbåtshamnen.

Solljus och dagsljus

Planförslaget bedöms ge den rymlighet som behövs för att få till bra solljusförhållanden på gårdar och allmänt tillgängliga stråk över lag.

Bedömningen görs från rekommendationer från Boverket skrift ”Solklart, Boverket” (1991) om goda solljusförhållanden. De pekar på att bostadsgårdar ska ha en del av gårdsytan exponerad för solljus under minst fem timmar per dag mellan kl. 9:00 och 17:00 på vårdagjämningen. Rekommendationerna ställer krav på både hälsa och trevnad. Idag finns inga krav på antal timmar med solljus enligt PBL. Krav på solljus finns dock i BBR avsnitt 6:323 Solljus, som nämner att något rum eller någon avskiljbar del av ett rum där människor vistas mer än tillfälligt ska ha tillgång till direkt solljus.

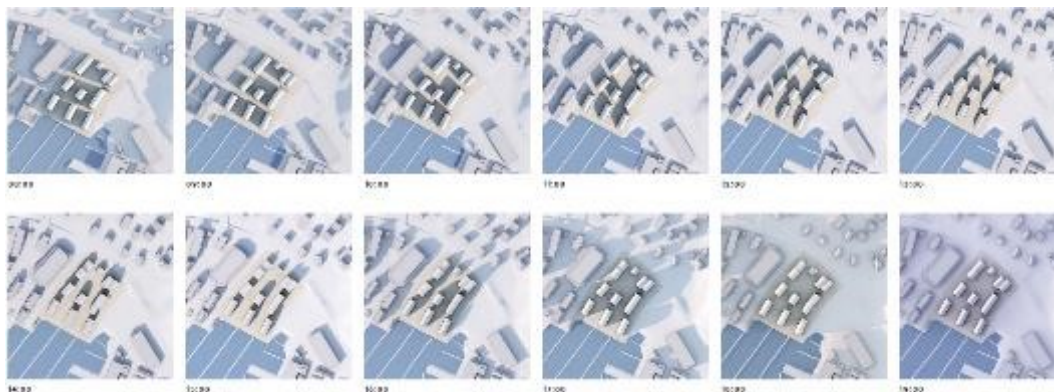
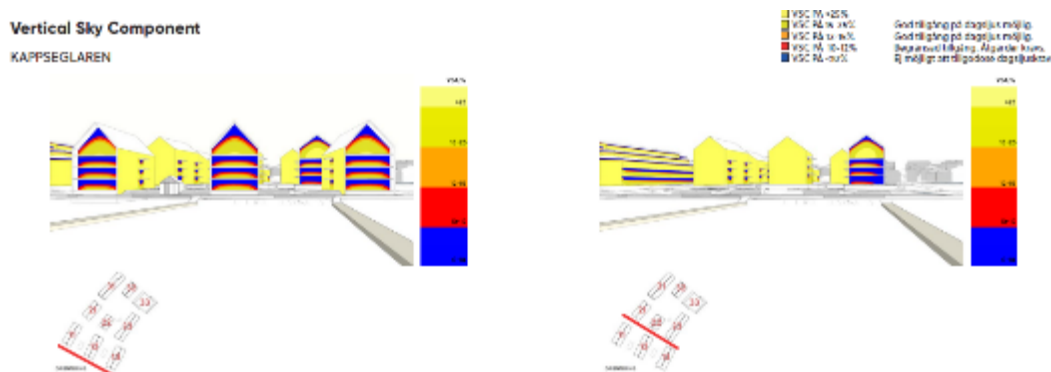


Bild från solljusstudie, vårdagsjämning kl. 8-19 (vid 17 har solen gått ner). (Arkitektbyrå design, 2022-09-13).

Bindande krav för dagsljushantering finns i BBR avsnitt 6:322 om dagsljus. Grundkravet är att en procent av dagsljuset når in bostaden i alla vistelserum, enkelt beräknat går det att uppnå genom att hålla sig inom 0–45 graders avskärningsvinkel från en byggnads överdel ner mot intilliggande byggnads nedersta fönster. Göteborg Stads riktlinjer för dagsljus säger att VSC (Vertical Sky Component) under 15% inte bör tillåtas utanför mellanstaden. Framtagen dagsljusstudie, *Simulering av dagsljusfaktor*, Arkitektbyrå design 2022-09-13, visar att byggnadsvolymer enligt föreslagen placering till största delen hamnar i intervallet $VSC > 25\%$. Endast mindre delar av fasaderna hamnar i VSC 15–25%, vilket innebär att möjlighet till exempelvis balkonger i dessa lägen kan behövas ses över. Under vissa illustrerade balkonger understiger VSC 15%. I bygglovskedet behöver därför lägenhetslayout, form och placering av balkonger samt fönsterstorlekar detaljstuderas för att säkerställa att kraven på dagsljus klaras i alla delar. Planområdet ligger inte inom område utpekad i stadens utbyggnadsplanering, därför finns det inga generella skäl till avvikelse från riktlinjerna för dagsljus.

Planförslaget medger även en viss flexibilitet i placeringen av byggnadskropparna vilket gör att husens förhållanden till varandra kan justeras.



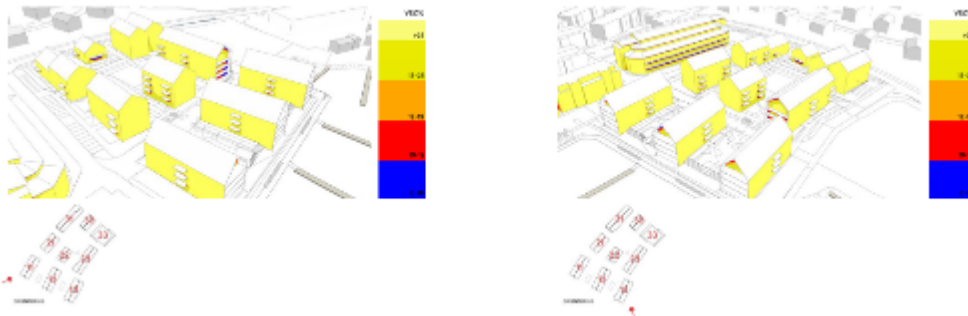


Bild från dagljusstudie som visar Vertical Sky Component, vilket är måttet i procent på hur stor del av himlen som påverkar en vertikal yta – i det här fallet byggnadernas fasader. (Arkitektbyrå design, 2022-09-13)

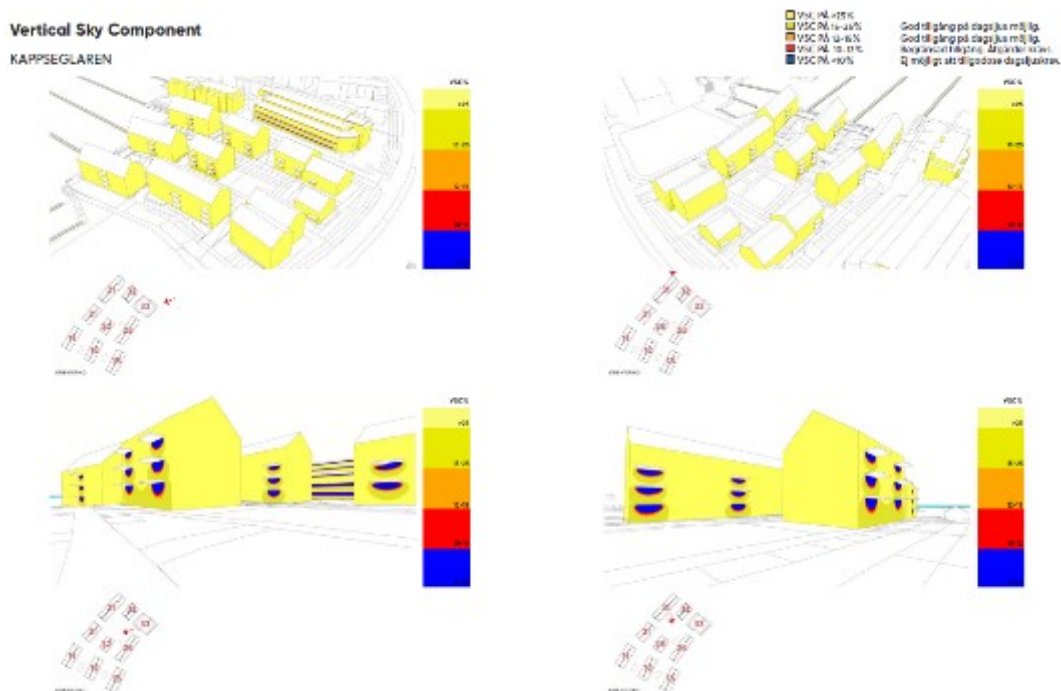


Bild från dagljusstudie som visar Vertical Sky Component, vilket är måttet i procent på hur stor del av himlen som påverkar en vertikal yta – i det här fallet byggnadernas fasader. (Arkitektbyrå design, 2022-09-13)

Gator och stråk

Hälleflundregatan, allmän plats, utgör huvudstråket i området. Det nya kvarteret (planområdet) integreras med den omgivande miljön genom befintliga och nya kvartersgator. En ny separerad gång- och cykelbana anläggs på Hälleflundregatans södra sida som en förlängning av befintlig gång- och cykelbana som löper från väster, utbyggd i samband med detaljplanen för bostäder vid Fiskebäcks hamn. Syftet med gatornas utformning är att de ska upplevas trygga och inbjudande att vistas på.

Planförslaget säkerställer en körbar förbindelse utmed den östra plangränsen (markerat med 1 i kartbilden nedan) som i sin tur kopplar an till en tvärkoppling tvärs genom området i öst-västlig riktning (markerat med 2). I väster möter förbindelsen på så sätt den befintliga kvartersgatan strax väster om aktuellt planområde (markerat med 3).



Dessa nya kvartersgator regleras med bestämmelse om att marken inte får förses med byggnad inom kvartersgatan i väster och enbart med byggnadsverk under mark för kopplingen i öst-västligled. Därtill så förses dessa kvartersgator med en angivelse om att en körbar förbindelse med minsta fria bredd 3,5 meter ska anordnas. Det öst-västliga stråket delar upp kvarteret i ett nordligt och ett sydligt område och föreslås utformas som ett lågfartsområde så att hastigheterna hålls nere då stråket i första hand är ämnat för gående. Dock ska förbindelsen även möjliggöra för större fordon så som sopbil och leveransfordon att köra runt kvarteret, då det vid den östra kvartersgatan endast finns vändplan för personbil.

Släpp mellan byggnaderna möjliggör förutom siktlinjer även en passage genom området.

För att aktivera gaturummet finns en bestämmelse som reglerar att husens entréer är vända mot gatorna runt om kvarteret.

Området närmast vattnet iordningställs som en strandpromenad. Den kopplas samman med den befintliga strandpromenaden väster om området. På så sätt möjliggörs ett längre sammanhängande promenadstråk längs vattnet för boende, verksamma och besökare i Fiskebäck. Området saknar idag en bostadsnära park och generellt till stor del tillgängliga parker och andra rekreativa vistelsemiljöer vilket gör strandpromenaden betydelsefull för att människor skall kunna ta del av de positiva kvalitéerna vattnet har. Här kan boende och besökare promenera, vila, samlas och ta del av havet. Nivåskillnaderna i terräng ger en naturlig uppdelning mellan denna mer publika gångbana, och de mer privata bostadsgårdarna. För att än mer betona en distans mellan promenadstråket och den närliggande bebyggelsen, föreslås att en materialförändring tillföras mellan gångbana och fasad i form av en planteringsyta eller avvikande markmaterial.

Bevarande, rivning

Nuvarande verksamhetsbyggnad rivs och ersätts av bostadshus samt minst en ny verksamhetsbyggnad. Dagens båtuppställningsplatser samt sjösättningsplats inom området försvinner. Båtbryggorna som ansluter till strandpromenaden kommer även fortsättningsvis att finnas kvar.

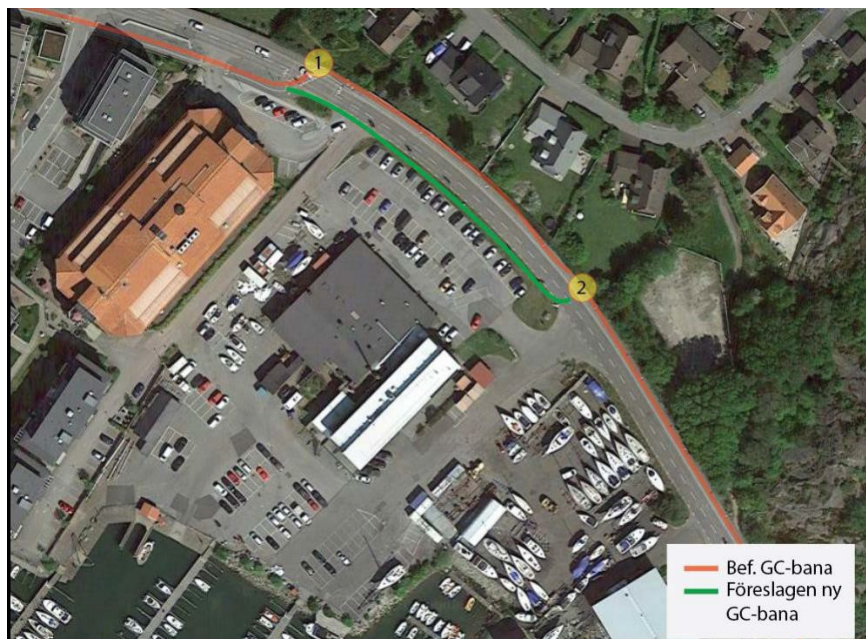
Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

Gata

Ett trafik- och utformningsförslag för åtgärder längs Hälleflundregatan samt den östra kvartersgatan har tagit fram (*Tyréns 2024-01-05*). Förslaget visar Hälleflundregatans omdaning med en ny gång- och cykelbana, passager över Hälleflundregatan samt utformning av den östra kvartersgatan. I trafikplanen redovisas även framtaget utformningsförslag för strandpromenaden, vilken beskrivs mer utförligt i Förprojektering av allmänt tillgänglig strandpromenad, som ligger som bilaga i trafik- och utformningsförslaget.

En ny separerad gång- och cykelbana anläggs på Hälleflundregatans södra sida som en förlängning av befintlig gång- och cykelbana som löper från väster, utbyggd i samband med detaljplanen för bostäder vid Fiskebäcks hamn. Befintlig gång- och cykelbana på norra sidan av gatan kvarstår, men inom planområdet regleras denna sträcka om till gångbana för att ansluta till befintlig gångbana i väster. Den befintliga passagen över Hälleflundregatan, vid äldreboendet, tas bort och flyttas söderut invid den östra kvartersgatan. Passagen planeras att bli upphöjd för att öka trafiksäkerheten.

En passage planeras även vid Södra Flundregatan, invid befintligt farthinder.



Föreslagen gång- och cykelbana med ny placering av övergångsställe (2) i anslutning till fastigheten Fiskebäck 8:1. (1) visar befintlig passage.

Trafik

Planområdet planeras att fortsatt angöras från Hälleflundregatan och sedan vidare via kvartersgator i öster och i väster. Hälleflundregatans sektion utvidgas med ovan nämnd gång- och cykelbana, plats för dagvattenhantering samt något bredare körbana, för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafik. I övrigt kvarstår dess funktion som uppsamlingsgata.

Den utökade bebyggelsen kommer innebära en trafikökning med cirka 470 fordon/dygn (ÅMVD).

ANTAGANDEHANDLING

I väster nyttjas befintlig kvartersgatan som ligger utanför planområdet och i öster säkerställs en ny matning av området på kvartersmark. Den västra kvartersgatan kommer att bibehålla den utformning den har idag. Det kommer att bli ett tillskott av fordon som trafikerar gatan då det planeras att anläggas tvärställda parkeringar samt ett parkeringsgarage med infart utmed gatan.

Inom planområdet finns möjlighet att anlägga gångbana för att öka tryggheten för gående.

Den norra delen av den östra kvartersgatan utgörs av körbana, lastplats till verksamhetshus och gemensam gång- och cykelbana, medan den södra delen utgörs av ett lågfartsområde som i förlängningen söderut övergår i strandpromenaden. För att hålla nere trafikmängderna i nära anslutning till strandpromenaden och det tänkta lågfartsområdet behöver utfart från parkeringsgarage, i planområdets östra sida, ske i dess norra del.

Miljöfordon och leveransfordon eller likande är tänkt att köra genom området, via en gata på kvartersmark och ut via den befintliga kvartersgatan i väster. I övrig är denna tvärkoppling främst riktad till fotgängare. Ovan nämnda gator och koppling utformas med en bredd av minst 3,5 meter för att möjliggöra för räddningstjänstens framkomlighet.

Strandpromenad

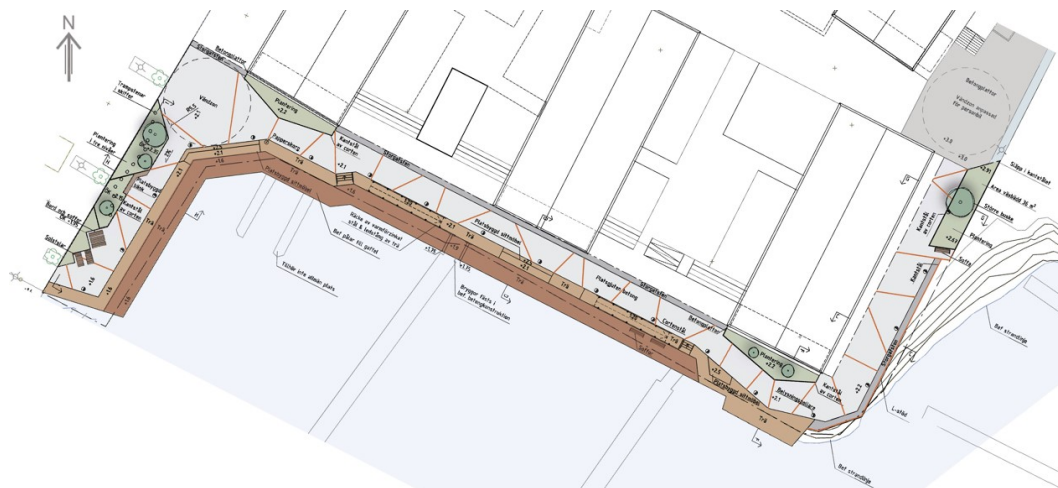


Illustration. Allmänt tillgänglig strandpromenad. Strandpromenaden föreslås att delas upp i tre zoner, ett promenadstråk (grått och grönt i bilden ovan) med inslag av sittplatser och planteringar, en möblerbar zon (brunt i bilden ovan) där exempelvis ramper och trappor kan placeras samt en nedsänkt yta närmst vattnet. (PM Trafik och utformningsförslag, Tyréns, 2024-01-05 bilaga: Förprojektering av allmänt tillgänglig strandpromenad, Adwice 2023-12-12).

Strandpromenaden kommer att utformas som ett rekreativt stråk för gångtrafikanter. En studie, *Förprojektering av allmänt tillgänglig strandpromenad* (2023-12-12) har tagits fram och anger riktlinjer och vägledning kring utformning, säkerhetsåtgärder och konstruktion. Studien ligger som bilaga i trafik- och utformningsförslaget.

Strandpromenadens yta föreslås att delas upp i tre zoner: ett promenadstråk med inslag av sittplatser och planteringsytor, en möbleringszon där exempelvis trappor, ramper och sitttytor kan placeras samt en nedsänkt brygga. Den nedsänkta delen är förutom att vara en

väg till småbåtsbryggorna även tänkt att utgöra fallskydd mellan promenadstråket och vattnet. Båtbryggorna kopplas till lågdelen med ramp/landgång vilken fästs ledad i ytterkant lågdel. Då infästningen utförs ledad kommer rampen att anpassa vinkeln av sig självt då vattennivån fluktuerar. Flytbryggorna är idag förankrade med kättingar i betongfundament inom det som föreslås bli strandpromenad. Bryggorna behöver fortsatt kunna vara förankrade på detta sätt för stabilisering i längsled.

Det kommer vara möjligt för driftsfordon att ta sig fram längs strandpromenaden, i övrigt kommer fordonstrafik ej att tillåtas inom detta område. Pallyftare eller liknande fordon kan dock framföras för att befintlig verksamhet ska kunna fortgå. Verksamheten har behov av att mindre el-truckar kör ner lättare styckegods till mindre båtar vilka sedan levererar varorna till väntande båtar som ligger på redde utanför Göteborgs Hamn. Besökare till småbåtshamnen kan parkera vid kvartersgatorna och därifrån med kärra eller liknande frakta packning till båtarna.

För mer detaljer kring utformning, säkerhetsåtgärder och konstruktion, se ovannämnd utredning för förprojektering av strandpromenad.

Parkering / cykelparkering

Parkeringsmöjligheter för bil och cykel ska ordnas enligt framtagna *Mobilitet- och parkeringsutredning*, (2022-04-14, Tyréns). Parkering föreslås främst ske i underjordiska garage placerade under husen och gårdstorna, med undantag för markparkering för rörelsehindrade som tillåts genom regleringen *n*¹. Drygt 100 parkeringsplatser planeras att förläggas i garaget under mark och cirka 30 parkeringar planeras att förläggas som markparkering längs kvartersgatorna. Detta utifrån preliminärt förslag till utformning av området.

Parkering av cyklar avses ske på gårdarna samt i förråd i närhet till entréer eller i garage, läs vidare om cykelparkering under avsnittet Bebyggelse på sidorna 39–40.

Ovan nämnd utredning förutsätter att mobilitetsåtgärder genomförs för att säkerställa parkeringstalet samt att ge nya möjligheter till mobilitet och minska behovet av ägandet och användandet av bil. Planerade mobilitetsåtgärder har i denna plan bidragit till en sänkning av parkeringstalet. Mobilitetsavtal är frivilligt för exploatören att teckna, men för att säkerställa att överenskomna mobilitetsåtgärder genomförs och de vinningar detta ämnar ge för att minska bilberoendet så är ambitionen att detta avtal sker.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikförbindelserna mellan planområdet och Göteborgs centrum är mindre bra. Planförslaget ger stöd och underlag för en utökad kollektivtrafik, vilket kan skapa en positiv mobilitetsutveckling för området i stort.

Tillgänglighet

Inom planområdet finns inga särskilt stora nivåskillnader och byggnadernas tillgänglighet bedöms klara kraven på god tillgänglighet till lokaler och bostäder.

Utifrån framtagna förslag och höjdsättning av området ska maximalt 1 meters rampning finnas i höjdlängd mellan de olika nivåerna på gårdarna. Byggnadernas och gårdarnas tillgänglighet säkerställs i bygglovsskedet.

ANTAGANDEHANDLING

De nya byggnaderna och dess gårdsytor samt kringliggande gångstråk ska vara tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ordnas i anslutning till entréer eller i garage.

Åtkomlighet för räddningstjänsten

För de byggnader som behöver ha åtkomst via stegbil (byggnader över fyra våningar) ska i första hand ytor för uppställning av stegbil säkras i anslutning till dessa.

Service

Förskola

Behovet av förskola tillgodoses inom det befintliga beståndet i stadsdelen.

Grundskola

Föreslagen exploatering av bostäderna genererar ett behov av cirka 40–50 nya skolplatser i årskurs F-9. Grundskoleförvaltningen bedömer att det både på kort och lång sikt finns möjlighet att ta emot elever i området baserat på befintlig och tillkommande kapacitet.

Omkringliggande skolverksamhet

Önneredsskolan (F9) ligger på ett fullgott avstånd till planområdet på cirka 2,5 kilometer. Det faller inom riktlinjerna för avstånd mellan hem och skola för högstadieelever som är maximalt 6 kilometer. En ny detaljplan håller på att tas fram för att möjliggöra en utbyggnad av Önneredsskolan (F9) för att möjliggöra ett treparallelligt högstadium.

Det pågår där till flera andra detaljplaner i området, till exempel vid Skattegårdsvägen, som också ökar behov av en utökning av skolverksamheten. En möjlig utvidgning av Fiskebäcksskolan (F9) studeras, där marken behöver planläggas för en idrottshall med specialsalar. Skolan kan då utökas till en treparallell F-6 skola med ett beroende till att Önneredsskolan expanderar som tidigare har beskrivits. Planarbetet för idrottshallen behöver säkerställas för att en expansion ska kunna ske på Fiskebäcksskolan men skulle då innebära att fler yngre elever skulle kunna gå på skolan. Fiskebäcksskolan med ett avstånd från planområdet på cirka 1,2 kilometer gångväg och 1,8 kilometer cykelväg på cykelbana och ligger därmed inom riktlinje för avstånd mellan skola och hem på 2 kilometer för yngre elever. Därtill så genomförs expansioner i närtid (1-5år) på Åkeredsskolan (F6), Vättnedalsskolan (F6) och Påvelundsskolan årskurs 7-9 med totalt ca 500 platser i spannet F-9.

Kommersiell service

Verksamhetsytorna inom planområdet medger utbyggnad av kommersiell service som restauranger, caféer och butiker.

Friytor och naturmiljö

Friytor

Behovet av grönytor för lek och rekreation som alstras av planförslaget ska till stor del tillgodoses inom planområdet i form av gröna gårdar. Detta möjliggörs genom bestämmelser för maximal hårdgjord yta i kombination med krav på planterbart bjälklag mellan parkeringsgarage och bostadsgård.

Området närmast vattnet utformas som publikt promenadstråk, så kallad strandpromenad och iordningställs för att bli en målpunkt och mötesplats för både boende och besökare i området. Strandpromenaden utgörs av en gemensamhetsanläggning på kvartersmark där den kommunala fastigheten Fiskebäck 756:341 är tänkt att ingå. Strandpromenaden kommer att utgöra en förlängning av det promenadstråk som idag finns längs vattnet inom bostadsområdet väster om aktuellt planområde.

Privata båtplatser för uthyrning kommer även fortsatt att finnas i anslutning till bryggorna längs strandpromenaden i samma utsträckning som idag. Ungefär hälften av båtplatserna kommer i första hand att erbjudas de boende i området enligt fastighetsägaren.

Naturmiljö

Ingen naturmiljö finns att bevara inom planområdet. Det finns dock rekreativa värden kopplade till det havsnära läget samtidigt som det råder brist på tillgänglig parkmark i området. För att möta målen i Göteborgs stads Grönplan ska det, utöver den grönska som tillföras på exempelvis bostadsgårdarna (grönytefaktor), finnas en yta på minst 2000 kvadratmeter vilket motsvarar kraven för bostadsnära park inom 300 meter från planområdet. Planförslaget möjliggör ett hundratal bostäder, med ett stort antal tillkommande invånare, därför behöver områdets grönytor förstärkas.

I direkt anslutning till planområdet ligger grönområdet Hälleflundreplan som idag utgörs av en mindre bollplan och tät vegetation (kommunalt huvudmannaskap). För att nå Göteborgs Stads mål för en grön, hållbar stad kommer detta grönområde att rustas upp till en bostadsnära park, vilket även kan stärka den gröna kopplingen mellan befintlig villabebyggelse och tillkommande flerbostadshus. En upprustning av Hälleflundreplan är viktig ur flera aspekter, förutom stadens mål och en ekologisk dimension finns det en social dimension då ytan kan bli en länk mellan befintliga och nya Fiskebäcksbor.

För att säkra åtkomst till Hälleflundreplan är det viktigt att korsningen över gatan flyttas och utformas för att trygga tillgängligheten för alla åldersgrupper. Med en stärkt koppling över Hälleflundregatan ökar tillgängligheten till den upprustade Hälleflundreplan samt mellan villaområdet norr om planområdet och havet.

Upphävande av strandskydd

Planområdet omfattas inte av strandskydd idag då gällande detaljplan antogs före år 1975 då nuvarande regler om strandskydd infördes. Platsen var planlagd och ianspråktagen sedan länge när reglerna om strandskydd infördes i lagstiftningen.

När nu en ny detaljplan tas fram för det aktuella området inträder strandskyddet och ett upphävande ska prövas vid planläggning. Frågan om inträde av strandskydd regleras i 10 a § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken. Syftet med regeln är att äldre planer som aldrig kommit att omfattas av strandskydd ska prövas mot strandskyddets syften, när den äldre planen ersätts eller upphävs.

Stadsbyggnadsförvaltningen/stadsbyggnadsnämnden har bedömt att det inom hela den aktuella fastigheten där strandskyddet inträder finns särskilda skäl att upphäva strandskyddet med stöd av 7 kap 18 § miljöbalken. I det här fallet görs detta med stöd av Miljöbalken 7 kap 18 c § 1, vilket syftar till att marken redan är ianspråktagen på sådant sätt att den saknar betydelse för strandskyddets syfte, samt utifrån Miljöbalken 7 kap 18 c

§ 5, att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. För kommunens bedömning, läs vidare under Övervägande och konsekvenser samt i framtagna lokaliseringsutredning.

Sociala aspekter och åtgärder

Mellan samråd och första granskning har SKA/BKA-processens fördjupade inventeringar och målformuleringar tagits vidare och resultatet finns redovisat i åtgärdsplan med syfte att implementeras i ett genomförandeskede. Här nedan redovisas en sammanfattning av utvärderingen av åtgärder och konsekvenser kopplade till aspekterna, sammanhållen stad, samspel, vardagsliv, identitet och hälsa och säkerhet som samtidigt är uppdelade i fem geografiska skalor: *byggnad och plats, närmiljö, stadsdel, stad och region*. De utarbetade åtgärderna antas bidra till att säkerställa planens sociala hållbarhet och barnperspektiv.

Sammanhållen stad, vardagsliv och identitet

Målsättningen med planeringen är att bidra till att utveckla Fiskebäcks hamnområde för att skapa goda gestaltade livsmiljöer, ett jämställt vardagsliv samt en hållbar kvalitativ arkitektur i havsnära läge. Åtgärderna avser att ta vara på planområdets kvalitet, värden och identitet som utgörs av Hälleflundregatans möjlighet att ansluta till framtida omvandlingstråk (översiktsplanen), det öppna läget vid vattnet, närhet till badplats, rekreatiomsområden samt småbåtshamn och fiskhamnens funktioner och deras kulturella identitet. Planstrukturen och dess stråk blir ett sammanlänkande nav med omgivningen och stärker området och dess kustnära läge. På så sätt kan även områdets identitet och kulturhistoriska arv förknippat med fiskarsamhället stärkas. Ett fiskarsamhälle som idag har utvecklats till hamn för yrkesfiske med riksintresse.

Den nya bebyggelsen innebär ett nytt kvarter med blandad användning och funktion. Genom detta tillägg tillförs kompletterande bostadsform (flerbostadshus) som är underrepresenterade i området idag om man ser till Fiskebäck i stort. Stadsdelen får ett tillskott på flerbostadshus/lägenheter och en sammanhängande bostadsgård på cirka 1200 kvadratmeter, verksamhetslokaler och kontor. Vardagsliv, med reglering i plan med blandad användning ämnar möjliggöra att verksamheter som idag finns inom fastigheten ska kunna finnas kvar även efter en omgestaltning av bebyggelsen, men även möjlighet för en etablering av nya blandade verksamheter.

Målsättningen i planarbetet är också att tillföra grön- och blåstruktur för vistelse, lek och vila för att råda bot på bristen på tillgängliga gröna ytor i området. Planförslaget möjliggör för nya mötesplatser (privata) på kvartersmark genom en sammanhängande och grön bostadsgård. Däravande Park- och naturförvaltningen har tagit fram en grönstrukturutredning och förstärkningsåtgärder för Hälleflundreplan i syfte att utveckla den till en bostadsnära park och på så sätt en mötesplats och grön oas för både nya och befintliga invånare. Nytt övergångsställe och koppling över Hälleflundregatan skapar möjligheter till att nå närliggande Hälleflundreplan på ett trafiksäkersätt. Denna koppling ger även en genare väg till befintligt bostadsområde samt ytterligare naturområde i norr. Längs med föreslagen strandpromenad möjliggörs för en gångbana med utrymme för mindre planteringar och vistelseytor i form av bänkar och andra sittplatser. Lågbryggor ansluter till promenadstråket vilket med sin stegvisa nedtrappning mot vattnet bidrar till att öka barnsäkerheten. Närmast vattnet i sydost föreslås en zon av smågatsten för att

uppmärksamma besökaren på vattnet och som även kan användas som ledstråk av personer med synnedsättning.

Barn och ungas hälsa och säkerhet stärks i och med att Hälleflundregatan byggs om och förlängs av gång- och cykelbana längs planområdet. Den nya strandpromenaden tillåter ingen motortrafik (enbart skötselfordon). I och med planförslaget kommer det att försvinna osäkra angöringar för transporter över området. Angöring för verksamhetstrafik som idag finns mellan Fiskebäck 8:1 och Fiskebäck 756:328 kommer inte längre att kunna ske mellan områdena.

De sociala konsekvensanalyserna och barnkonsekvensanalyserna samt utvärderingar av planförslagets finns redovisat i sin helhet i *PM – Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys för detaljplan för bostäder och verksamheter vid Hälleflundregatan*.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Följande konstateras i framtaget dagvatten- och översvänningsutredning, *Tyréns 2022-04-01*:

Reningsbehov

På fastigheten bedrivs idag kontorsverksamhet och parkeringsytor. Avrinning från parkeringsytor medför en viss belastning på recipienten främst med avseende på metaller (Cu, Zn, Pb) och oljor. Planförslaget innebär att markanvändningen inom området ändras till större andel grönyta och mindre andel parkering. Detta kommer ha en positiv påverkan på dagvattenkvaliteten i stort ut från området.

Reningsbehovet av dagvatten avgörs av markanvändningen i kombination med recipientens känslighet. I enlighet med Göteborgs stads *Reningskrav för dagvatten (2021-03-11)* faller planområdet inom medelbelastad yta (flerfamiljshusområde samt väg <8000 ÅDT). Havsområden är klassade som mycket känsliga recipienter i Göteborgs stads *Reningskrav för dagvatten (2021-03-11)*. Detta sammantaget innebär att dagvatten från området enligt riktlinjerna faller inom kategorin ”Rening”. Rening innebär sedimentation och infiltration/filtrering av dagvatten. Rening av dagvatten ska tillämpas för alla ytor inom området. Gödsling av gräs och annan växtlighet bör undvikas för att inte öka eventuell belastning av näringsämnen i dagvattnet.

Kvartersgatan är en mindre belastad yta (väg <2000 ÅDT) vilket innebär att reningskravet är ”Enklare rening”. Dock föreslås parkeringar i anslutningar till gatan vilket gör att det är ”Rening” som gäller. För Hälleflundregatan är reningskravet ”Rening”.

Med hjälp av StormTac (V. 20.2.2) har en föroreningsmodellering gjorts för området. Jämförelsen mellan halterna före och efter exploatering (utan rening) visar att koncentrationen av samtliga ämnen minskar efter exploatering, tack vare förändrad markanvändning. Efter exploatering utan rening är det 5 ämnen som överskrider riktvärdena för mycket känslig recipient i Göteborgs stad. Med rening efter exploatering är det enbart ämnet fosfor (P) som överskrider riktvärden. Inom kvartermark planeras

ANTAGANDEHANDLING

stor andel grönyta. Det rekommenderas att komplettera gröna ytor med växter och träd vilket gör att fosfor minskar.

Eftersom dagvattnet når en känslig recipient och från en medelbelastad yta så ska dagvattenanläggningarna anmälas till Miljöförvaltningen. Detta ska ske i samband med projektering/utbyggnad.

Fördröjningsbehov

Enligt överenskommelse med Kretslopp och vatten ska dagvatten inom planområdet inte behövas fördröjas med 10 mm regn om det leds rakt ut till havet. Se tidigare beskrivning under *Förutsättningar – tekniks försörjning- dagvatten*.

Påverkan på dagvattensystem och recipient nedströms

Eftersom det dimensionerande flödet efter exploatering är högre än innan exploatering på grund av användning av klimatfaktor (en uppräknig för framtida regnmängder), bedöms exploatering av området inte påverkar flödet till recipienten negativt. Eftersom andelen hårdgjord yta minskar avsevärt samt genom rening av dagvatten (enligt föreslagna åtgärder i kapitel 5 i utredningen), görs bedömningen att detaljplanen inte påverkar möjligheten att nå fastställda miljö kvalitetsnormer för recipienten Asperöfjorden. Det rekommenderas att använda växtligheter och träd för att minska utsläpp av fosfor från området.

Föreslagna åtgärder

I enlighet med framtaget utformningsförslag föreslås att så stora ytor som möjligt inom planområdet görs gröna och att de hårdgjorda ytorna hålls till ett minimum. Detta kommer skapa naturlig fördröjning ut från planområdet och tillsammans med föreslagen höjdsättning behålls den naturliga avrinningen ut från området till recipienten. Utöver detta skapas också ett värde i grönskan både estetiskt och ekologiskt.

Inom allmän plats

För rening inom allmän platsmark föreslås ett makadamstråk längs med Hälleflundregatan. Efter rening i detta makadamstråk föreslås vattnet ledas till befintlig kommunal dagvattenledning norr om planområdet. Genomförandet av detta förslag behöver utredas vidare.

Inom kvartersmark

Plankartan möjliggör genom u-område på den östra kvartersgatan att dagvatten från allmän plats kan ledas via kvartersmark till recipient.

Makadamstråk samt växtbäddar föreslås för att rena dagvatten inom området. Makadamstråk fungerar både avledande och fördröjande. Växtbäddar har stor reningsförmåga. Reningsanläggningar har begränsad kapacitet och kan inte hantera stora regn. Det rekommenderas att utforma anläggningar med ett bräddavlopp. Bräddavloppet kan vara i form av dagvattenbrunn. Plats för reningsanläggningar föreslås avsättas inom kvartersmark i anslutning till husen/gårdarna samt parkeringsplatser där det största reningsbehovet finns. Även gräsytor kan utnyttjas för placering av reningsanläggningar där vissa delar utformas med dräneringsmaterial och växtligheter, dock ska vattnet kunna

ledas ytligt till anläggningarna. Djupet kan också begränsas på grund av garagen som ligger under gräsytor.

Även den östra kvartersgatan föreslås förses med ett makadamstråk. Efter att utredning tagits fram har östra kvartersgatan ändrats till kvartersmark i plankartan, förslaget med makadamstråk kvarstår dock även för östra kvartersgatan. Dagvatten från gångstråk längs vattnet (strandpromenaden) behöver inte genomgå rening enligt överenskommelse med Miljöförvaltning.

Genom att undvika att asfaltera parkeringsplatser kan belastningen från dessa ytor minska. Därför föreslås genomsläpplig beläggning för att hålla nere andelen hårdgjord yta och för att skapa ytterligare rening utöver makadamstråken.

Takdagvatten kan till exempel ledas bort från huskroppar med tät ränna till makadamstråk eller i direkt anslutning till växtbäddar.

Områdets avvattnas idag via markavrinning direkt till havet. Efter exploatering föreslås dagvatten från bostadsområdet ledas genom ett ledningssystem under strandpromenaden med utlopp direkt till havet. Vid projektering är det viktigt att beakta eventuella kvarvarande föroreningar i marken och uppgrumling av sediment vid såväl anläggande som driftskede. Samordning och kommunikation måste ske mellan saneringsarbete och projektering av dagvattensystem.

Översvämningsskydd

Enligt förslag till höjdmätning av området hamnar färdigt golvnivå för huvudbyggnad som lägst på +2,9 meter. Marknivå vid entréer och bostadsgårdar som lägst +2,95 meter. Strandpromenaden planeras till en nivå på cirka +2 meter och långbryggan till en nivå på +1,6 meter.

Vad gäller framkomlighet på högprioriterade vägnät, stråk och för utrymningsvägar (framkomlighet till byggnaders entréer) medger föreslagen höjdsättning av planförslaget att denna maximalt tillåtna översvämningssnivå på 0,2 meter säkerställs med god marginal.

Alternativa körvägar för räddningstjänsten har studerats för det låglänta partiet utanför planområdet vid Stora Fiskebäcksvägen och det finns två alternativ, Norra/Södra Flundregatan och Södra Fiskebäcksvägen. Båda vägarna har idag hinder, Flundregatan i form av en bom som inte klarar räddningstjänstens krav på körvägsbredd och Södra Fiskebäcksvägen i form av ett vägräcke vilken syftar till att förhindra genomfartstrafik. För båda vägarna finns möjlighet att göra justeringar som främjar räddningstjänstens framkomlighet.

Vatten och avlopp

Utbyggnad av allmänt VA-ledningsnät kommer ske fram till fastighetsgräns. Kretslopp och vatten uppskattar en ledningsutbyggnad på cirka 120 meter men utbyggnaden är beroende av fastighetsindelning. Placering av förbindelsepunkt görs i dialog mellan Kretslopp och vatten och fastighetsägare. Ett U-område har införts på plankartan utmed östra kvartersgatan och inom så den så kallade strandpromenaden östra del för att säkerställa yta för nya kommunala VA- ledningar.

Avloppsnätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten.

ANTAGANDEHANDLING

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

Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån + 47 m (RH2000). I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren.

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

Om markarbeten planeras närmare än 10 m från VA-anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet enligt rutin ”Kretslopp och vattens anvisningar för markarbeten” på Göteborg stads hemsida.

Brandvattenförsörjning

Intern brandpost inom planområdet kan komma att behövas eftersom den befintliga i Hällefliedregatan inte bedöms täcka hela planområdet.

Värme

Uppvärmning avses i nuläget i första hand ske genom bergvärme.

El och tele

El- och teleledningar inom fastigheten kommer att behöva flyttas. Beställning av utsättning respektive undanflyttning av ledningar ska ske till Göteborg Energi Nät AB i god tid innan arbetena ska påbörjas. Vid utförande av arbeten i närheten av Göteborg Energi Nät AB:s anläggningar ska bestämmelser för markarbeten vid elkablar följas.

Avfall

Inom den tillkommande bebyggelsen föreslås utrymme för gemensamt miljörum finnas i bottenvåningarna på flera av områdets byggnader. Avfallshantering ska anordnas så att källsortering är möjlig. Miljörummen placeras i anslutning till områdets körvägar, med undantag för Hällefliedregatan som är huvudgata/genomfartsgata i området. Där är placering av miljörum inte lämplig. Avfallshämtning sker genom rundkörning i området via kvartersgatorna i öster och väster, samt via den körbara förbindelsen tvärs över området som enbart är för fordon med tillstånd. Körvägarna utformas så att renhållningsfordon kan stanna på gatan utanför de byggnader där miljörum finns. Körvägar och miljörum utformas enligt Göteborgs Stads föreskrifter för avfallshantering och ”Gör rum för miljön”.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

Enligt framtagna geoteknisk utredning, *AFRY 2021-08-24*, har följande antaganden gjorts avseende laster efter exploatering: Då planerade byggnader behöver pålas eller grundläggas direkt på berg inverkar lasten från byggnaderna inte negativt på områdets stabilitet. För att bibehålla en tillfredställande stabilitet vid kommande exploatering rekommenderas följande laster:

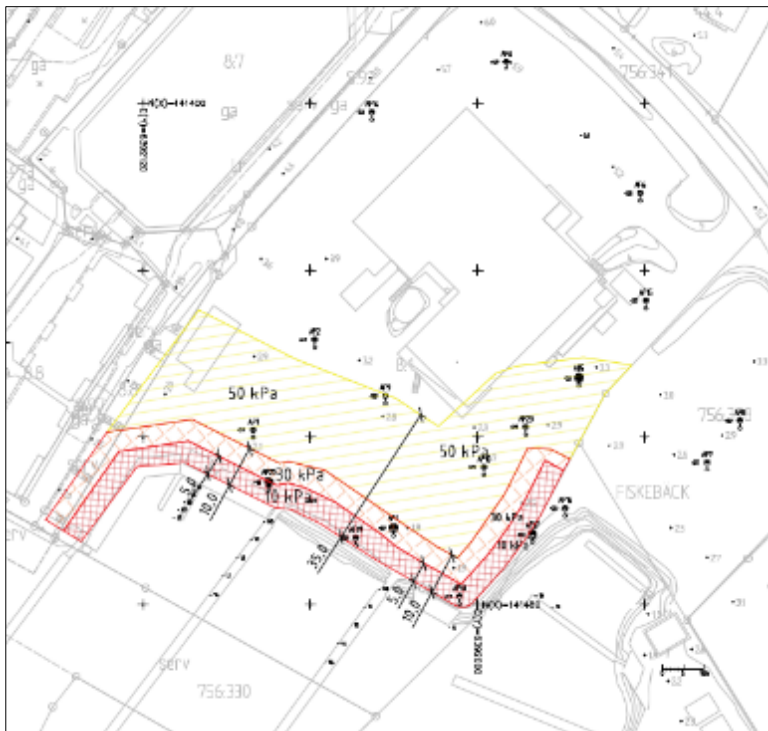
- 0 – 5 meter från släntkrön: max 10 kPa
- 5 – 10 meter från släntkrön: max 30 kPa

ANTAGANDEHANDLING

- 10–35 meter från släntkrön: max 50 kPa

På ett avstånd större än 35 meter från släntkrönet ger lasten mycket liten inverkan på stabiliteten och en belastning på upp till 150 kPa kan anläggas med fortsatt tillfredställande stabilitet. Lastkompensation bedöms i viss mån kunna utföras genom att skifta ut befintliga fyllnadsmassor mot lättfyllnadsmassor. Önskas belastningar större än de ovan angivna ska stabiliteten säkerställas för det aktuella lastfallet. Längs området närmast vattnet (utmed strandpromenaden) har en planbestämmelse införts på plankartan som reglerar att marken får belastas med högst 10 kPa utifrån befintliga marknivåer. Större laster kan tillåtas om geotekniskstabilitetsutredning kan visa på tillfredställandestabilitet för föreslagna åtgärder (b^1).

På illustrationsplanen framgår förslag till höjdsättning av området (preliminär).



Bild, karta över lastrestriktioner inom fastigheterna. (PM Geoteknik, 2021-08-24, AFRY)

Grundläggning

Befintliga fyllnadsmassor har en varierande och osäker sammansättning och lera bedöms förekomma i områden med större jorddjup. Därför rekommenderas att byggnader som planeras där jorddjupen är större grundläggas på spetsbärande pålar. Där jorddjupen är mindre rekommenderas att jorden schaktas ut och byggnad grundläggs direkt på berg. Med denna grundläggning påverkar inte byggnaderna områdets stabilitet.

Inför byggnation rekommenderas ytterligare undersökningar i byggnadernas hörn innan beslut tas om slutgiltig grundläggning för respektive byggnad.

De byggnader som utförs med källare (underjordiskt garage) behöver utföras som täta konstruktioner under mark.

ANTAGANDEHANDLING

I framtaget utformningsförslag för den strandpromenad med tillhörande lågbrygga som planeras närmast vattnet och över befintlig slänt, har tekniska krav och konstruktionslösningar tagits fram för att visa på att den konstruktion som föreslås inte inverkar negativt på stabiliteten. Enligt den utformning som presteras sker inga åtgärder i vattnet, all grundläggning är landbaserad och eventuella laster föreslås föras ner till fast botten alternativt lastkompenseras, inom de delar där ytterligare last inte bör påföras. För detaljer kring föreslagen konstruktion och grundläggning, *se PM Trafik och utformningsförslag, Tyréns, 2024-01-05* och dess bilaga *Förprojektering av allmänt tillgänglig strandpromenad, Advic 2023-12-12*.

Erosion

Då stabiliteten kommer att försämrats redan vid mindre erosion vid släntfot är det av stor vikt att området säkerställs vara väl erosionskyddat även i framtiden vid utbyggnad av området. Inspektion av befintligt erosionskydd kommer utföras av sakkunnig person efter färdigställande av området. Därefter rekommenderas regelbundna inspektioner, förslagsvis vartannat år. Exploatören ansvarar för att inspektion utförs efter byggnation, därefter fastighetsägaren.

Markmiljö

Enligt framtagen miljöteknisk undersökning, *Relement, 2020-01-08*, bedöms de sammantagna hälsoriskerna idag samt vid framtida omställning till bostäder och verksamheter vara små. Aktuella föroreningar bedöms inte begränsa planerad markanvändning.

Någon extra saneringsschakt utöver teknisk schakt bedöms inte vara miljömässigt motiverad med hänsyn till risker idag eller vid framtida markanvändning. I samband med detaljprojektering bör dock förorenade fyllnadsmassor beaktas och kompletterande provtagning kan behövas för att bedöma korrekt hantering. Överskottsmassor som körs från platsen kontrolleras i den omfattning som den mottagande anläggningen, eller myndigheten på platsen som massorna återvinns, kräver. På plankartan finns en bestämmelse som reglerar att startbesked inte får ges för bebyggelsen förrän marksanering till nivåer för planerad markanvändning har kommit till stånd.

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på minst 4 meter mellan trädets rothals och ytterkantens ledning ska hållas. Avsteg från grundregeln kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från Kretslopp och vatten. Krav på skyddsåtgärder kan komma att ställas.

Arkeologi

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar.

Buller

Planen bidrar i sig inte till någon bullerstörande verksamhet.

Eftersom trafikbullret längs Hälleflundregatan enligt framtagen utredning (*Bullerutredning Cedås akustik 2023-06-21*) kan innebära störningar vid fasader närmast Hälleflundregatan, införs en planbestämmelse som motsvarar bullerförordningens krav. Den anger att om ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är >60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida. För små bostäder med boarea max 35 kvadratmeter gäller i stället att minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot

ANTAGANDEHANDLING

Ljuddämpad sida om ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är > 65 dBA. Med ljuddämpad sida menas fasad som har en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA och maximal ljudnivå nattetid på högst 70 dBA, 4 kap. 16 § 1 st 1 p. Därtill behöver en gemensam gård möjliggöras inom planområdet för att tillgodose värden uppsatta i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Inom planområdet är det möjligt att anlägga gemensam uteplats där ljudkrav inte överskrids (50 dBA ekvivalent nivå, samt 70 dBA maxnivå).

Industribuller

Detaljplanen reglerar industribuller med bestämmelse som motsvarar Naturvårdsverkets riktlinjer *Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller rapport 6538 från april 2015*. Bestämmelsen anger att om ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är > 40 dBA nattetid i form av verksamhetsbuller ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida. Med ljuddämpad sida menas fasad som har en ekvivalent ljudnivå på högst 40 dBA nattetid (kl. 22-06).

Åtgärder för att dämpa/skrämma buller från avluft/kylmaskiner från äldreboendet i väster behöver vidtas. Avtal tecknas mellan exploatör och verksamhetsutövare innan antagande av detaljplanen. Åtgärden ska vara utförd senast när ansökan om första slutbesked för byggnation på fastighet 8:1 skickas in av exploatören till kommunen.

Utvecklat hamn- och industriområde

Planområdet ligger intill Fiskebäcks hamn, riksintresse för yrkesfiske som avser att utveckla sin verksamhet. Föreslagen bebyggelse bedöms inte påverka riksintresset. (läs vidare under avsnitt *överbäggande och konsekvenser*.) Utredningen har genomförts som har ställningstagandet kring att hamnens planerade utveckling (som enbart fokuserats mot den södra delen av hamnen) inte kommer påverka planrådets bostadsutveckling verken vad gäller buller eller lukt.

Inom planen har dock avvägts utifrån de generella och allmänna hänsynsregler i Miljöbalkens 2 kap 3 § rekommenderar skyddsavstånd mellan småindustri och hamn är satt till 200 meter. Skyddsavståndet finns presenterat i dokumentet "Bättre plats för arbete". Redan idag ligger befintliga bostäder inom 200 meter från den befintliga hamnen och enbart en bit vattenområde samt yttersta delen av en utskjutande kaj (cirka 20–25 meter) berörs ytterligare av den planerade utvecklingen.

Vad gäller framtida bullerstörningar från ett eventuellt utvecklat hamn- och industriområde finns det inte några generella eller specifika bullerriktvärden utan avvägningen har gjorts med stöd av miljöbalkens hänsynsregler (se ovan).

Utifrån den information som framkommit (från verksamheten i hamnen, Exploateringsförvaltningen och Stadsledningskontoret) tyder allt på att den enda önskade utökning av fiskhamnen är mot söder, på ett avstånd på över 300 meter ifrån aktuellt planområde. För denna utveckling av fiskhamnen i dess södra del pågår detaljplan påbörjats. I den norra delen finns mycket som hindrar utveckling, exempelvis föroreningar i havsbotten som komplicerar muddring samt att ytbehoven för verksamheter (lagerytor och båtar) inte får plats i närområdet. Som underlag till denna plan har en utredning gjorts för både denna och det planbesked som föranledde

detaljplanen för fiskhamnens utveckling (Fiskebäcks hamn tillägg till muddringsutredningen, WSP 2020-11-12). I den utredningen har ställningstagandet kring att hamnens planerade utveckling (som enbart fokuserats mot den södra delen av hamnen) inte kommer påverka planområdets bostadsutveckling verken vad gäller buller eller lukt.

Kompensationsåtgärder

Göteborgs stad arbetar med kompensationsåtgärder för ekosystemtjänster i plan- och exploateringsprojekt. Kompensationsåtgärder innebär att funktioner och värden som går förlorade vid exploatering kompenseras. Vid exploatering ska man i första hand försöka undvika eller minimera påverkan, genom skyddsåtgärder. Om detta inte är möjligt ska kompensation användas för att återskapa värdet i närområdet eller ersättas på annan plats eller av annat värde. En sammantagen bedömning och förslag på kompensationsåtgärder har gjorts tillsammans med berörda kommunala förvaltningar.

En kulturell ekosystemtjänst har pekats ut, *hamnidentitet*. Det är också den enda som påverkas negativt till den grad att den behöver kompenseras. En exploatering som inte möjliggör för fiske- och småbåtshamns anknutna verksamheter att fortsätta verka i området (om intresse finns) innebär en tydlig försvagning av områdets identitet.

Bedömningen är att planförslaget inte motverkar att befintliga verksamheter kan finnas kvar inom området om än i ny byggnadsstruktur, med undantag av upptagning av båtar. Småbåtshamnen i söder omfattas nu av planförslaget och säkerställs genom att den planläggs som småbåtshamn. Aktiviteter kopplade till småbåtshamnen och planförslagets promenadstråk närmast vattnet kan generera ett underlag som krävs för att maritima verksamheter kan figurera på platsen och stärka områdets karaktär av hamn.

Grönytefaktor

Göteborgs stad arbetar med grönytefaktorer i plan- och exploateringsprojekt för att säkerställa att göteborgarna även i framtiden har tillgång till grönska och dess ekosystemtjänster.

Grönytefaktorn är ett mått på hur mycket ekosystemtjänster ett område ger, det vill säga hur mycket hjälp vi får av gröna och blå ytor för att hantera platsens miljöutmaningar. Utifrån satta målnivåer och utifrån platsens behov och förutsättningar styr metoden mot de åtgärder som är mest effektiva och bäst behövs. Kommunen tillsammans med exploatören tar fram beskrivningar på hur olika ytor ska hanteras. Det finns ett stort behov av att i området kunna tillföra en ny grönstruktur som kan stödja den biologiska mångfalden, bidra till ett mildare lokalklimat samt en trevligare vistelseplats.

Målnivåer för grönytefaktor för kvartersmarken bedöms utifrån läget i staden till 0,45.

Miljöutmaningar som legat till grund för beräkningen, samt en procentsats som syftar till den andel av grönytefaktorn som ska angripa denna miljöutmaning är:

Biologisk mångfald (40%) – Det saknas vegetation utmed hamn/kustlinjen.

Buller (10%) – Området är till viss del utsatt för buller från småbåtshamnen, fiskhamnen och från trafiken.

Lokalklimat (25%) – Området är utsatt för vind.

ANTAGANDEHANDLING

Rekreation (25%) – Då man utifrån medborgaranalys framtagen av exploatör samt utifrån input från SDF sett brister i närliggande flerbostadsområde vad gäller rekreativa ytor.

Exploatören har i tidigt skede tagit fram en beräkning av grönytefaktor för det tilltänkta kvartersmaken (exklusive östra kvartersgatan och strandpromenaden) utifrån förutsättningarna ovan. Med vegetation i form av gräsmattor, planteringar på cirka 5000 kvadratmeter av markytan och byggnadernas tak, samt tillförsel av träd och buskar av olika storlekar, förväntas man kunna komma nära den uppsatta målnivån på 0,45. Kravet på sadeltak som infördes till granskningsskedet gör att målnivån blir svårare att nå då det hindrar möjligheten till gröna tak i området.

Målnivån för grönytefaktor för allmän plats gata (Hälleflundregatan) bedöms till 0,15.

Följande viktning av miljöutmaningarna har gjorts för Hälleflundregatan: dagvattenhantering (50%), biologisk mångfald 25%, lokalklimat 25% och för strandpromenaden: Biologisk mångfald 30%, lokalklimat 20%, rekreation 50 %. Med ovan viktning och föreslagen utformning av gatan uppnås målvärdet om 0,15.

Åtkomst för räddningstjänsten

Utrymning från de byggnader som blir över 11 meter vid den nedre delen av det översta fönstret (vanligtvis byggnader med fler än 4 våningar) utryms med TR2 trapphus alternativt behöver ytor för uppställning av stegbil finnas för att utrymning ska kunna ske med stegbil. Men i de flesta fall för byggnader med 4 våningar och lägre kan utrymning ske med steg alternativt TR2 trapphus. Krav på bland annat utformning och avstånd till uppställningsplats finns att läsa i Räddningstjänsten Storgöteborgs råd och anvisningar gällande Räddningstjänstens insatstid och förmåga.

Fastighetsindelning

Detaljplanen föreskriver ingen fastighetsindelning.

En mer detaljerad beskrivning av planens fastighetsrättsliga konsekvenser finns i kapitlet *Fastighetsrättsliga frågor* nedan.

Föreslagna gemensamhetsanläggningar och u-områden med mera framgår av plankartan. En mer detaljerad beskrivning av detaljplanens fastighetsrättsliga konsekvenser finns under rubriken *Fastighetsrättsliga frågor* nedan.

Fastighetsindelningsbestämmelse fastställd som tomtindelning akt1480K-III-6803 för Fiskebäck 8:1 upphör att gälla i och med antagandet av ny detaljplan.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Med förslaget till detaljplan tillkommer gång- och cykelbana längs med Hälleflundregatan som del av allmän plats.

Anläggningar inom kvartersmark

Exploatörerna ansvarar för utbyggnad, drift och förvaltning av kvartersmark.

Anläggningar utanför planområdet

ANTAGANDEHANDLING

En upprustning av grönyta på norra sidan av Hälleflundregatan kommer att göras, Kostnader för åtgärderna fördelas mellan staden och exploatören, vilket regleras genom exploateringsavtal.

Drift och förvaltning

Kommunen genom Stadsmiljöförvaltningen ansvarar för drift och förvaltning av områden utlagda i plankarta som ”GATA¹ samt grönyta norr om planområdet som rustas upp till bostadsnära park.

Exploatören ansvarar för drift och förvaltning av område utlagt i plankarta som kvartersmark, förutom blivande gemensamhetsanläggning där drift och förvaltning beslutas i lantmäteriförrättning.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastighet som avstår	Fastighet som erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning
Fiskebäck 8:1	Fiskebäck 756:341	622 kvm	Gata ¹
Fiskebäck S:92	Fiskebäck 756:341	13 kvm	Gata ¹
Fiskebäck 8:1	Ny/nya fastigheter	10 019 kvm	Kvartersmark- bostäder/verksamheter

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Med kommunalt huvudmannaskap har kommunen en rättighet men även en skyldighet att lösa in allmän plats som ligger inom privatägda fastigheter. Kommunalt huvudmannaskap innebär även att kommunen innan genomförandetidens utgång ska ha upplåtit de allmänna platserna för allmänt nyttjande. All mark som ingår i allmän plats ska regleras in i angränsande kommunal fastighet.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen innebärande att kvartersmarken delas in i lämpliga fastigheter och allmän plats inlöses enligt ovan. Genomförande av planen kommer innebära lantmäteriatgärder såsom fastighetsreglering, anläggningsåtgärder och eventuell ledningsrätt.

Avstyckning kommer även att ske inom kvartersmark för att bilda önskad kvartersstruktur inom kvartersmark.

Före beviljande av bygglov skall erforderlig fastighetsbildning, bildandet av eventuella gemensamhetsanläggningar och servitut vara genomförda.

ANTAGANDEHANDLING

Gemensamhetsanläggningar

Gemensamhetsanläggning kommer att inrättas för ett gångstråk i östra delen av planområdet, från Hälleflundregatan ner till vattnet, samt längs med vattenstråket. Den kommunala fastigheten Fiskebäck 756:341 kommer vara medlem tillsammans med fastigheter som bildas på kvartersmark. Avtal om överenskommelse kommer tecknas mellan berörda fastighetsägare innan antagande av detaljplanen för att säkerställa ändamålet. För det fall att gemensamhetsanläggning inte skulle kunna inrättas kommer avtalet parterna emellan gälla som ett civilrättsligt avtal med samma innebörd.

Gemensamhetsanläggning bör inrättas för anläggningar som ska skötas och nyttjas gemensamt för flera fastigheter, exempelvis ytor för dagvattenhantering, gårdar, parkeringsplatser, garage med mera.

GA:81 med ändamål väg kommer att behöva omprövas i samband med planens genomförande, vilket sker via en lantmäteriförrättning. Fiskebäck 8:1 har idag en andel i GA:81. Beroende på hur fastighetsbildningen sker inom den blivande kvartersmarken, kan det föranleda en omprövning för att även säkra rätten till utfart för nytillkommande fastigheter. I samband med prövningen kommer det sannolikt bli nödvändigt att även ompröva andelarna då det kommer ske en ökning av trafikmängden till och från planområdet via GA:81.

Ledningsrätt

Allmänna ledningar inom områden markerade med **u** på plankartan kan säkerställas med ledningsrätt. Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt.

Servitut

För att säkra tillträde för verksamhetsutövarna till småbåtshamnen inom nuvarande Fiskebäck 8:1 och Fiskebäck 756:330, över kvartersmarken inom planområdet, föreslås att ett servitut för gångtrafik inrättas för de befintliga fastigheterna Fiskebäck 8:1 och Fiskebäck 756:330 att ta sig över den nytillkommande fastigheten för bostadsområdet.

Fiskebäck 8:1 har bryggservitut på Fiskebäck 756:330, vilket kommer att ligga kvar.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter. Ansvar för att ansöka om och bekosta åtgärder på kvartersmark, så som fastighetsreglering, avstyckning, gemensamhetsanläggningar för endast kvartersmark ligger hos exploatören. Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder regleras i exploateringsavtal.

Avtal

Avtal mellan kommun och exploatör

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

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplanens konsekvenser för exploatören avseende ekonomi, åtaganden med mera ska beskrivas.

Innan detaljplanen antas ska, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, avtal tecknas mellan kommunen och befintlig fastighetsägare samt exploatören angående genomförandet av planen, som i detta fall är olika parter. Befintlig fastighetsägare till Fiskebäck 8:1 är Kappseglaren i Fiskebäck ek förening 1 till och med 4, Kappseglaren 1 i Fiskebäck AB samt Kappseglaren 2 i Fiskebäck AB och tilltänkt exploatör är Tornstaden. Exploateringsavtal kommer att upprättas mellan kommunen och dessa parter. Genom exploateringsavtalet regleras bland annat utbyggnaden av kommunaltekniska anläggningar inom avtalsområdet. Exploatören förbinder sig att betala ett exploateringsbidrag till kommunen och att i förekommande fall ställa en ekonomisk säkerhet i samband med avtalets tecknande. Exploateringsavtalet medför bland annat att planens genomförande säkerställs ekonomiskt samt att samordningen mellan exploatören och kommunen regleras avseende utbyggnad av kvartersmark respektive allmän plats. För exploatören innebär exploateringsavtalet att kostnader för planens genomförande tydliggörs och att exploatören känner till kommunens intentioner avseende utbyggnad av allmän plats med mera. Kommunala anläggningar som berörs i detta fall är utbyggnad av det som i detaljplanen regleras som GATA¹. Även de åtgärder som görs utanför planen avseende åtgärder på Hälleflundreplan för att nå upp till stadens krav på bostadsnära park regleras i avtalet, där exploatören är med och medfinansierar tilltänka åtgärder. Ambitionen är att ett mobilitetsavtal ska tecknas mellan Exploateringsförvaltningen och fastighetsägare innan antagandet av detaljplanen för att säkerställa att föreslagna mobilitetsåtgärder genomförs.

Därutöver kommer kommunen och exploatören teckna överenskommelse om fastighetsbildning som reglerar marköverföring av allmän plats från exploatörens fastighet till kommunens fastighet samt överenskommelse om gemensamhetsanläggning för strandpromenaden och gångstråk i den östra kvartersgatan där kommunen ska vara delaktig. En överenskommelse om ledningsrätt kommer att tecknas för kommunens VA-ledningar i kvartersgatan.

Avtal mellan exploatör och övriga fastighetsägare

Ett avtal har tecknats mellan exploatör och ägare till äldreboende inom fastighet Fiskebäck 8:7 som reglerar hur buller från verksamhetens avluft-/kylmaskiner ska åtgärdas.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med exploatören avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och exploatören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Dispenser och tillstånd

När strandskyddet inträder vid ny detaljplan får kommunen enligt plan- och bygglagen 4 kap 17 § upphäva strandskyddet i de delar som enligt miljöbalken saknar betydelse för strandskyddets syfte.

ANTAGANDEHANDLING

I det här fallet görs detta med stöd av Miljöbalken 7 kap 18 c §1 och §5, planområdet utgör ett område som redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften och behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Tidplan

Samråd: Första kvartalet 2021

Samråd 2: Fjärde kvartalet 2021

Granskning 1: Fjärde kvartalet 2022

Granskning 2: Andra kvartalet 2024

Antagande: Tredje kvartalet 2024

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

Förväntad byggstart: Första kvartalet 2025.

Färdigställande: Etapp 1: Fjärde kvartalet 2026. Etapp 2: Första kvartalet 2028.

Upplysningar

På plankartan har införts en lastbegränsning om 10 kPa närmast strandlinjen. För att marken ska ha tillfredsställande stabilitet krävs att byggnader grundläggs så att lasten förs ned till berg.

Genomförandetid

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

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är tio år från den dag då beslutet att anta planen vinner laga kraft. Tio år bedöms vara en rimlig tid för utbyggnad enligt planförslaget.

Överväganden och konsekvenser

Planen innebär en komplettering av bostäder med flerbostadshus längs Hälleflundregatan samt med verksamheter av blandad användning, mindre infrastruktur och utbyggnad av allmän plats intill Fiskebäckshamn som är av riksintresse för yrkesfiske. Bebyggelsen adderar ett tillägg med en halvsluten kvartersstruktur till befintlig stadsform med flerbostadshus och intill ett bostadsområde präglad av villabebyggelse.

De viktigaste övervägandena har rört exploateringen intill riksintresset för yrkesfiske, upphävande av strandskydd, förtätning (exploateringstal, höjd och fotavtryck) samt avvägningar mellan allmän platsmark och kvartersmark.

Planområdet har utvidgats för att säkra upp vattenområdet och dess befintliga småbåtsverksamhet.

Med anledning att del av de ytor som vid granskningsomgång 1 lagts ut som allmänna plats nu övergår till kvartersmark bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att ändringarna är av väsentlig karaktär och att det kräver en ny utställning om granskning. De delar som berörs är den så kallade *strandpromenaden* (tidigare GÅNG₁ och GÅNG₂) och lokalgatan (tidigare GATA₂) i öster. Planens syfte som avser att tillgodose allmänhetens tillgång till kustlinjen anordnas nu med att upprätta en gemensamhetsanläggning med möjlighet att vistas inom området.

Planförslaget bedömt inte medföra betydande påverkan på riksintresse.

Bebyggelsen

Det aktuella planförslagets bebyggelse har anpassats till sin närmiljö och dess kontext genom stråk, siktlinjer, höjdsättning och arkitektoniska drag.

Enligt Stadens budget 2024 ska byggnation av nya flerbostadshus hålla hög arkitektonisk kvalitet exempelvis genom planering av klassisk, traditionell arkitektur och moderna landshövdingehus. Nybyggnation ska ta hänsyn till omgivande bebyggelse som har hög kvalitet. Aktuellt förslag innehåller flerbostadshus som tagit hänsyn till omgivningens bebyggelse och dess kontext genom låta sig inspireras av den klassiska kust/skärgårdsstrukturen. Bebyggelsen ligger orienterad med kortsidor mot havet vilket skapar siktlinjer genom den uppbrutna kvartersformen. Byggnaderna har reglerats med ett enhetligt sadeltakslandskap.

Planområdet bedöms på grund av sitt läge inte beröras av *Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad baserat på en historisk stadsplaneanalys*, dnr 0120/16, framtaget 2016–2018 på uppdrag av dåvarande Byggnadsnämnden och dåvarande Fastighetsnämnden.

Strandpromenad och kvartersgata i öster

Den östra kvartersgatan kopplar Hälleflundregatan ner mot vattnet och vidare mot befintlig strandpromenad i väster. Inför samrådet reglerades stråket som kvartersmark med gemensamhetsanläggning där staden genom sitt deltagande skulle ges medbestämmande i området för att på så sätt säkra en allmän tillgänglighet. Vid granskningen ändrades detta stråk till allmän plats, dock med förbehåll att utbyggnad skulle bekostas av exploatören. En utbyggnad som levde upp till stadens krav gällande utformning och livslängd visade sig dock bli så kostsam att staden inte ser möjlighet i proportionalitet till utbyggnaden att kräva detta. Staden ser i sin tur i proportionalitet till stadens resurser att det inte finns möjlighet att lägga denna summa för utbyggnaden här. Detta har resulterat i att stråket åter regleras som kvartersmark med gemensamhetsanläggning. Det återställer en balans mellan allmänt och enskilt där allmänhetens tillträde säkerställs vid sidan av en måttfull utbyggnad.

ANTAGANDEHANDLING

I området råder en brist på kvalitativa och tillgängliga grönytor enligt riktvärden i Göteborgs grönplan. För att råda bot på denna brist aktiveras och tillgängliggörs de blå ytorna och dess kvaliteter. Även bostadsnära park säkerställs i plan genom att den befintliga parkytan, Hälleflundreplan, invid planområdet rustas upp och kompletteras med de kvalitéer som den idag saknar.

Översiktsplan för Göteborg har antagits under tiden planhandlingarna tagits fram. I den nya översiktsplanen har det aktuella planområdet införlivats inom *mellanstadens* utbyggnadsstrategi: *”förändrad markanvändning inom övriga mellanstaden, område för blandad stadsbebyggelse”*. Rekommendationen lyder:

- *Områden utpekade för framtida utveckling för blandad stadsbebyggelse. Dessa områden utgörs dels av tidigare industrimark, dels av idag obebyggda områden i anslutning till befintlig bebyggelse. Ingen ny enstaka bebyggelse eller anläggningar som kan försvåra framtida lämplig planläggning bör tillkomma innan dessa områden tas i anspråk. Om ansökan inkommer om bygglov för åtgärder förenliga med gällande detaljplan, men som strider mot syftet i översiktsplanen, får övervägas om beslut ska fattas om anstånd enligt 8 kap. 23 § PBL tills dess att ny detaljplan antagits för det aktuella området, eller om beslut ska fattas om att upphäva planen. För tillkommande bebyggelse gäller samma inriktningar som inom innerstaden, mellanstaden och ytterstadens större samhällen. Förslaget anses därmed överensstämma med förslag till ny översiktsplan.*

Vidare går även att läsa att det kustnära läget ska stärkas och synliggöras.

I detta hänseende överensstämmer planförslaget också med översiktsplanen. Inom *övriga mellanstaden* bör även alternativa färdmedel till bilen prioriteras. Detta stämmer in vad gäller detaljplanens föreslagna utbyggnad av gång- och cykelväg. Det finns dock en brist vad gäller tillgång till kollektivtrafik vilket framkom redan vid förprövningen av planbeskedsansökan. Vid förprövningen ansågs ändå planförslaget bidra positivt till utvecklingen av områdets stadsbild och stadsmiljö.

Med sitt tillskott av boende till området ökar förslaget även underlaget för service och kollektivtrafik. Boendeformen flerbostadshus bidrar också till att skapa en balans mellan olika bostadstyper i stadsdelen.

I översiktsplanen pekas Stora Fiskebäcksvägen och Skattegårdsvägen ut som utvecklingsstråk där en förtätning av bebyggelse önskas möjliggöras. En sådan tänkt utveckling ger nya förutsättningar för området invid Fiskebäcks hamn i och med potentialen för en tydligare och förstärkt koppling mot staden och Frölunda torg. En förstärkning som i sin tur skulle kunna möjliggöra en utökad kollektivtrafik.

De områden som enligt Göteborgs utbyggnadsstrategi (*Strategi för Göteborg 2035 Utbyggnadsplanering, godkänd av byggnadsnämnden februari 2014*) ingår i mellanstaden har i och med förslag till ny Översiktsplan utökats till att även omfatta aktuellt planområde.

Riksintresse för yrkesfiske

Det aktuella planförslaget ligger invid Fiskebäckshamn. Enligt översiktsplan är Fiskebäcks Hamn riksintresse för yrkesfiske. Området är även markerat som hamn för att tillgodose riksintresset. Hamn är hemmahamn och landningshamn för fiskenaeringen.

Stadens sammanvägda bedömning är att kommande planering inte kommer påföra någon påtaglig skada på riksintresset. Staden anser att fiskehamnens näringsverksamhet kan fortsätta bedriva sina aktiviteter som idag och även i framtiden.

Länsstyrelsen har yttrat sig under granskning kring riksintresset och den eventuella negativa påverkan aktuellt planförslag har på riksintresset genom Havs och Vattenmyndigheten, ansvarig myndighet för aktuellt riksintresse. I sitt yttrande anger Länsstyrelsen Havs och Vattenmyndighetens utlåtande att Fiskebäcks hamn är av fortsatt betydelse för yrkesfisket och att riksintresset ska hävdas. Myndigheten anger dock att det aktuella planförslaget inte kan antas påverka den verksamhet som i dagsläget är relaterade till fiskerinaeringen i Fiskebäck. Kommunens har beaktat Havs och Vattenmyndighetens yttranden i pågående detaljplanering för bostäder och verksamheter.

Bedömning av påverkan på riksintresset för yrkesfiske

I den del av hamnen som angränsar till planområdet kan verksamheten som pågår bedrivas utan att det innebär några störningar inom planområdet. En översyn av riksintressets som tar hänsyn till en framtida utvidgad hamn är aktuell. Då översynen dragit ut på tiden så har Länsstyrelsen yttrat sig om att de för tillfället inte kan hävda att planförslaget alvarligt skulle skada en framtida utvecklad hamn. Därmed tillgodoses riksintressets värde.

Kommunens har beaktat Havs och Vattenmyndigheten yttranden i pågående detaljplanering för bostäder och verksamheter. Detaljplanen föregicks av förprövning med beslut av planbesked (2018-12-11 BN §716). I planbeskedet redovisas önskvärda restriktioner kring utbyggnaden av bostäder där man angivit att den östra delen som vetter i riktning mot Fiskebäcks fiskehamn bör planläggas för verksamheter och inte bostäder. Denna åtgärd syftade till att inte ge en indirekt negativ påverkan på fiskhamnens utveckling närmre planområdet.

”Ostördhet är en väsentlig egenskap för att ett område ska bibehålla sina värden” och kan medföra omgivningspåverkan som till exempel fiskenaeringen. (Havsvattens myndighetens PM ”Tillämplig av påtaglig skada eller påtagligt försvårande, MB 3kap. 5§ Riksintresse för yrkesfiske” (2019-03-07).

De identifierade riskerna vad gäller störningar för aktuellt planområde har varit industribuller och även lukt. I de utredningar som tagits fram för bedömning av de eventuella riskerna för störningar, nuvarande och förmodade framtida, visar dem varken på nutida eller framtida störningar vad gäller buller och lukt gentemot aktuellt planområde. (*Bullerutredning Cedås akustik 2022-09-15, Industribuller Cedås akustik 2020-03-25, Fiskebäcks hamn - Tillägg till muddringsutredning WSP 2020-11-12 samt Kunskapsunderlag lokalisering av utökad fiskehamn i Fiskebäck, Västra Göteborg Tyréns 2023-06-16*

Den utveckling som är planerad inom hamnen är på ett större avstånd, längre söder ut, för vilket nu ett positivt planbesked beslutats och en detaljplan påbörjats. Det stöds även av *Kunskapsunderlaget för lokalisering av den utökade fiskhamnen* som ger en tydlig bild av hur hamnen används och mest lämpat utvecklas, vilket stämmer med den bild som givits via kontakter tagna med både fiskeriverksamheten och stadens miljöförvaltning.

Frågan om påverkan på riksintresset beaktas även i ett parallellt planbeskedsuppdrag *Planbesked för utveckling av Fiskebäcks hamn (Fiskebäck 756:358 med flera)*. I detta planbesked ser man på en utveckling av hamnen, men på ett avstånd av cirka 500 meter söderut från aktuellt planområde. Till detta uppdrag har en utredning, *Fiskebäcks hamn tillägg till muddringsutredningen, WSP 2020-11-12*, tagits fram, som ser på förväntade störningar gentemot närområdet där även aktuellt planområde har tagits med.

Den visar att förväntade störningar från en utbyggd fiskehamn inte antas vara så omfattande att det skulle medföra behov av restriktioner och åtgärder för tillkommande bostäder inom aktuellt planområde. Det finns befintliga bostäder som ligger betydligt mycket närmre (på 250 meters avstånd) som inte heller de förväntas störas av den tilltänkta fiskhamnens verksamhet. Enligt utredningen ligger aktuellt planområdet strax utanför det skyddsavståndet på 200 meter som Boverket rekommenderar för småindustriområden. Med hänsyn till avståndet bedöms det inte föreligga någon risk att gällande riktvärden för buller från verksamheten skall överskridas och ovan nämnda utredning konstaterar också detta med analyser av området. Därmed bedöms i utredningen att riksintresset för yrkesfiske inte påverkas av planförslaget så som hamnen ligger idag. Påverkan på en eventuellt ytterligare vidareutveckling av hamnområdet har dock inte utretts.

Som det nämns ovan har industribuller och lukt utreds som de identifierade aspekterna kopplat till lämplighetsprövningen som visat sig kunna utgöra *åtgärder* som kan medföra en ”bestående negativ påverkan” på riksintresset om då boende skulle påpeka på störningar av buller eller lukt. Ett sådant hinder medför att riksintressets värden eller egenskaper kan gå förlorat och det anses vara en ”påtagligt skada” på riksintresset. Dock har utredningarna visat att det inte finns risk för sådan framtidsbild. Den utpekade planeringen och utveckling visar att staden har tagit höjd för att det ska finnas goda förutsättningar att genomföra åtgärder, inom hamnen och intill, på sådant sätt att områdets värden för riksintresset inte skadas påtagligt. I det större markområdet som prövas för att säkerställa fiskhamnens utveckling det finns ytor och område där det är möjligt att flytta eller placera åtgärder på behörigt avstånd från den föreslagna bebyggelsen. (Havsvattens myndighetens PM ”Tillämplig av påtaglig skada eller påtagligt försvårande, MB 3kap. 5§ Riksintresse för yrkesfiske” (2019-03-07).

Befintlig fiskeriverksamhet

Nuvarande fiskeriverksamhet lyfter fram är att ingen utveckling/utökning av den befintliga hamnen är möjlig/önskvärd i den inre delen av hamnen på grund av att havsbotten är för grund vilket skulle kräva omfattande muddring inklusive borttagande av berg i botten. Vidare redovisar verksamheten att yta kajmeter är för litet för att ta emot större fiskebåtar och att svängutrymmet är för trångt. Det är just de större båtarna som behöver beredas plats för i Sverige enligt rapport som tagits fram av Jordbruksverket på uppdrag av Regeringen 2022 för att se på fiskberedningsindustrins mottagningskapacitet.

Rapporten hänvisar till flera faktorer för val av lossningsplatser för fisk så som hamnarnas djup och storlek, lossningskapacitet, förstahandsmottagarens kapacitet och fiskarens hemmahamn. Dagens hamnar är anpassade till ”dåtidens” betydligt mindre fiskefartyg. Nu är fartyg på över 45 meter som i sin tur kräver bottendjup på cirka 8 meter samt ett större svängrum i hamnarna.

Vad gäller lossningskapaciteten så finns det där till dessutom behov av större lagerlokaler för hamnverksamheten som inte bedöms kunna tillgodoses inom den inre delen av Fiskebäcks fiskhamn. Så här kan understrykas att en utökning av hamnen inte är aktuellt i den inre delen oavsett denna detaljplans framtagande på grund utav dessa befintliga förhållanden inom hamnområdet. Det som lossas i Fiskebäcks hamn är näst intill enbart skaldjur, vilket i färskt tillstånd närapå inte har någon lukt alls. Den utveckling som dock är planerad inom hamnen är på ett större avstånd längre söder ut för vilket nu ett positivt planbesked beslutats och en detaljplan påbörjats. I den del av hamnen som angränsar till planområdet kan verksamheten som pågår fortgå utan att det innebär några störningar inom planområdet. Det finns troligtvis kraftiga föroreningar i havsbotten inom hamnområdet.

Stadsbyggnadsförvaltningens slutsatser och sammanvägda bedömning är att det är lämpligt att möjliggöra bostäder inom planområdet även inom den östra delen som vetter i riktning mot Fiskebäcks fiskehamn samt att verksamheter ska kunna etableras inom den del av den östra sidan som närmst vetter mot angränsande kommunal fastighet för att tillgodose olika alternativa lösningar.

Generellt är kommunens bedömning att ett riksintresse är tillgodosett om översiktsplanen inte redovisar några anspråk på förändring inom eller i direkt anslutning till området. Med ovanstående undersökningar och avvägningar bedöms att riksintresse beaktas.

Utveckling hamn- och industriområde

Inom planen har en avvägning gjorts utifrån de generella och allmänna hänsynsregler i Miljöbalkens 2kap 3 § vad gäller rekommenderar skyddsavstånd mellan småindustri och hamn som är satt till 200 meter. Riktlinjen finns presenterat i dokumentet ”Bättre plats för arbete”. Redan idag ligger befintliga bostäder inom 200 meter från den befintliga hamnen och enbart en bit vattenområde samt yttersta delen av en utskjutande kaj (cirka 20–25 meter) berörs ytterligare av den planerade utvecklingen.

Vad gäller framtida bullerstörningar från ett eventuellt utvecklat hamn- och industriområde finns det inte några generella eller specifika bullerriktvärden utan avvägningen har gjorts med stöd av miljöbalkens hänsynsregler (se ovan).

Utifrån all den information som framkommit (från verksamheten i hamnen, Exploateringsförvaltningen och Stadsledningskontoret) tyder allt på att den enda önskade utökning av fiskhamnen är mot söder, på ett avstånd på över 300 meter ifrån aktuellt planområde. För denna utveckling av fiskhamnen i dess södra läge har detaljplan påbörjats. I den norra delen finns mycket som hindrar utveckling, exempelvis föroreningar i havsbotten som komplicerar muddring samt att ytbehoven för verksamheter (lagerytor och båtar) inte får plats i närområdet. Som underlag till denna plan har en utredning gjorts för både denna och det planbesked som föranledde

detaljplanen för fiskhamnens utveckling (Fiskebäcks hamn tillägg till muddringsutredningen, WSP 2020-11-12). I den utredningen har ställningstagandet kring att hamnens planerade utveckling (som enbart fokuserats mot den södra delen av hamnen) inte kommer påverka planområdets bostadsutveckling verken vad gäller buller eller lukt.

Upphävande av strandskydd

Området omfattas idag inte av strandskydd. Aktuellt område är redan idag i sin helhet ianspråktaget och området nyttjas för verksamheter, parkering, småbåtshamn och båtuppställning. Därför åberopas den första punkten i Miljöbalkens 7 kapitel, 18 c § vilket syftar till att marken redan är ianspråktagen på sådant sätt att den saknar betydelse för strandskyddets syfte. Förslaget möter även översiktsplanens och bostadsförsörjningsprogrammets strategi för uppblandning av bostadstypologier i den kustnära zonen där en övervägande utbyggnad består av enbostadshus. Därför åberopas även den femte punkten i Miljöbalkens 7 kapitel, 18 c § att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Planförslaget har potential att generera ett ökat underlag för exempelvis kommersiell service och tätare turer i kollektivtrafiken. I sin tur har området vid Hälleflundregatan då möjlighet att få en stärkt koppling med resten av staden då gatan utgör ett viktigt stråk för att koppla området närmare bland annat Frölunda Torg samt för övriga staden att nå kusten vid Fiskebäcks hamn.

När det gäller ett inträdande av strandskyddet måste man titta på hur platsen varit använd. Fastigheten omfattas i sin helhet av en detaljplan för industriändamål (med **Jb** betecknat område får endast användas för sådant industriellt ändamål som sammanhänger med angränsande områdens användning för småbåts- och fiskehamnar). I historiskt hänseende har det funnits varvsverksamhet sedan mitten av 1900-tal.

Vid bedömning utifrån strandskyddsbestämmelserna måste hänsyn tas till om området är *allmansrättsligt* tillgängligt eller endast tillgängligt på annat sätt. Eftersom fastigheten och dess byggnader sedan många år inhyser ett antal verksamheter för olika ändamål är hela fastigheten hårdgjord och ianspråktagen för verksamheternas olika behov. Hela fastigheten nyttjas och är sedan många år tillbaka en arbetsplats med ett antal pågående verksamheter och har därför varit tillgänglig för hyresgäster och besökare med koppling till pågående verksamheter på fastigheten. Det är inte samma sak som att den skulle vara allmansrättsligt tillgänglig. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer därför att marken inte är allmansrättsligt tillgänglig. Detta förstärks också såväl visuellt som fysiskt av de skyltar och avgränsningar genom staket och plank med mera. som finns i fastighetsgräns.

De nuvarande verksamheterna på fastigheten finns både i byggnaderna och utomhus. Det finns också parkeringsplatser och angorings/körbara förbindelser för personal, besökare och transporter som är nödvändiga för verksamheterna inom fastigheten. Att det går att lösa dessa funktioner är till exempel en förutsättning i prövningen av ett bygglov. Dessa ytor utgör därmed en självklar och väsentlig del av verksamheten som sådan och kan inte undantas vid en bedömning av vad som är ianspråktaget för en verksamhets behov. Att området dessutom i sin helhet är hårdgjort genom asfaltering förstärker detta. Att det fortfarande går att köra in på fastigheten och röra sig på den har med verksamheternas art att göra, då det skulle vara orimligt att hålla det helt låst och stängt när det är mycket besök till verksamheterna och när parkeringen dessutom är kopplad till de hyresgäster

ANTAGANDEHANDLING

som har plats i småbåtshamnen. Fastigheten är därmed inte allemansrättsligt tillgänglig utan ianspråktagen i sin helhet.

Asfaltsplanen mellan verksamhetsbyggnaden och kajen utgör under hela året arbetsplats för ett flertal truckar som sjösätter och tar upp både stora och små båtar, detta gör att området inte är lämpligt att vistas inom för obehöriga då allmänhetens säkerhet inte kan garanteras inom detta verksamhetsområde. Det finns inga allmänna vägar inom området. De parkeringsplatser som finns inom området är privata och kräver P-tillstånd, vilket kontrolleras av ett parkeringsbolag. Det finns heller inga allmänna båtplatser inom planområdet, kajplatser och upptagningsplats är privata. Småbåtshamnen som tillhör fastigheten har inga allmänna eller tillfälliga båtplatser utan alla är uthyrda och därmed privata. Under vinterhalvåret används den asfalterade ytan förutom som bilparkering för hyresgästerna, även som båtuppställning. Med hänsyn till verksamheternas art och behov av att vara tillgängliga för kunder och hyresgäster har det alltså inte varit möjligt att fullt ut avgränsa området med grindar. I stället finns skyltar vid områdets infarter som talar om att området är privat och att arbetsfordon förekommer inom området. Området är alltså inte att betrakta som allemansrättsligt tillgängligt, det finns också plank såväl som andra avgränsningar i fastighetsgräns på vissa delar som tydliggör detta ytterligare.



Flygfoto över planområdet och hur det är ianspråktagen för olika verksamheter och behov.



Bild som visar hur området är inhägnat idag. Grönt och rött streck visar staket. Blått streck visar grind/bom.

Det aktuella planområdet bedöms inte heller utgöra någon viktig livsmiljö för växter och djur då det i princip är helt hårdgjort, förutom en mindre gräsremsa mellan Hälleflundregatan och verksamhetsparkeringen i norr utmed Hälleflundregatan.

Ett stråk kommer att anordnas från Hälleflundregatan via planområdets östra sida och ner utmed strandkanten och ska med ett gemensamhetsanläggningsavtal säkerställa en allmän tillgänglighet till kusten.

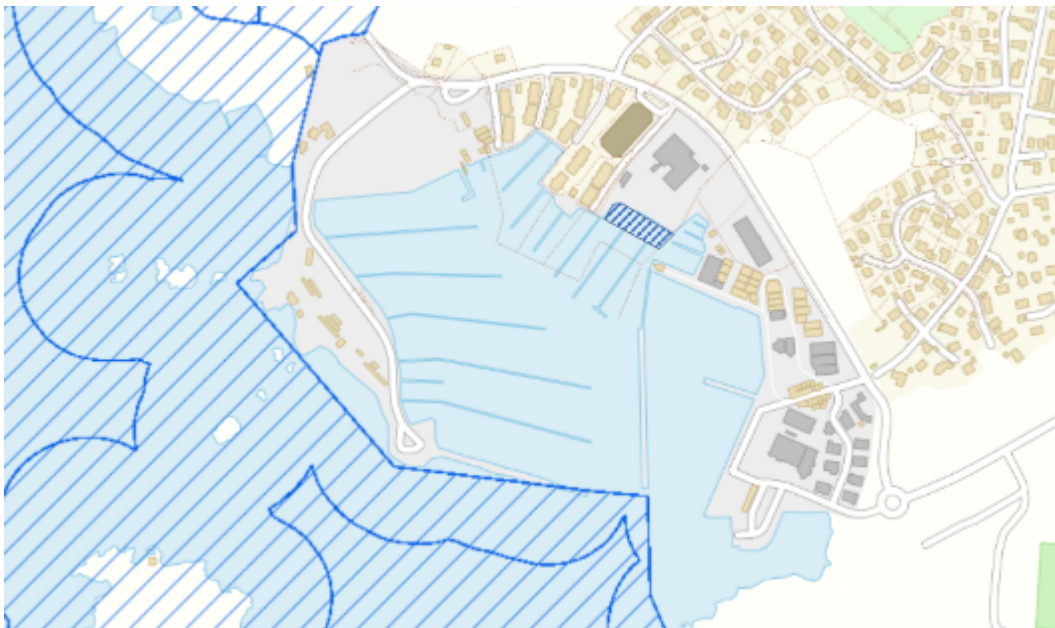
Bostadsbyggnation på platsen anses dessutom utgöra ett angeläget allmänt intresse. Bostadsförsörjning och bostadsbyggande anses vara en omständighet av betydelse i prövning av markens användning som kommunen har avsett och gett uttryck för i sina styrande planeringsdokument, både i den tidigare översiktsplanen (2009) vilken gällde när planarbetet påbörjades inklusive den nu aktuella översiktsplanen (2022), stadens budget (2021) och i strategierna och policys för en socialt hållbar utveckling. Planförslaget bidrar till att nå prioriterade mål om bostadsutbyggande enligt Göteborgs stads bostadsförsörjningsprogram och budget. Framtagen lokaliseringstuderingen har visat att det inte finns några andra alternativa lokaliseringar inom det valda geografiska utredningsområdet som uppfyller det behov som ska tillgodoses enligt syftet med planförslaget och motiveringen till det angelägna allmänna intresse som förslaget utgör.

Med planförslaget skapas möjligheter till en större variation av bostadsformer i Fiskebäck som idag främst domineras av småhus (villor- och radhus). Förslaget bidrar till en blandad bebyggelse i Fiskebäckens hamn och utgör en fortsättning på den utveckling av området som startade i och med byggnationen av flerbostadshus väster om aktuellt planområde år 2012. Förslaget ger underlag för möjlighet till utvecklad struktur för god

kollektivtrafik och service samt att den befintlig infrastrukturen nyttjas i den redan utbyggda staden. En utveckling av stråket längs Hälleflundregatan innebär en möjlighet att stärka områdets koppling till Frölunda Torg med tillgången till regional kollektivtrafik, service, handel och mötesplatser. Detta enligt intentionerna i bland annat kommunens översiktsplan, trafikstrategi och bostadsförsörjningsprogram.

När det gäller småbåtshamnen så skulle ett återinträdande av strandskyddet medföra orimliga begränsningar och dessutom i mångt och mycket sakna praktisk betydelse genom att den bara skulle omfatta en begränsad del av den befintliga småbåtshamnen, den del som idag är planlagd för industriändamål (Jb). När det gäller den del av planområdet som idag består av vattenområde med småbåtshamn så omfattar den enbart båtplatser för uthyrning och hela hamnen är därmed privat. Delar av fastigheten som idag omfattas av Jb har fyllts ut under årens gång. Eftersom den del som avser småbåtshamnen ligger på industriändamål i gällande detaljplan finns möjligheter att fylla ut även här och bebygga, avsikten är dock att säkerställa pågående användning för (privat) småbåtshamn för uthyrning. Eftersom den delen redan är ianspråktagen och dessutom med en anläggning som till sin karaktär måste ligga vid vatten så uppfylls kraven i miljöbalken avseende de särskilda skälen.

Om strandskyddet fortsatt skulle gälla för denna del efter att antagande av den nya detaljplanen innebär det att en mycket begränsad del av småbåtshamnen och en ännu mer marginell del av Fiskebäcks hamn i sin helhet skulle omfattas av strandskydd.



Karta som visar del av planområdet som skulle ligga ensamt isolerat med strandskydd inom hamnområdet.

Det försvårar betydligt för verksamhetsutövaren som därmed skulle behöva strandskyddsdispens för vissa åtgärder som renovering och underhåll samt övriga förändringar på just den delen av småbåtshamnen och därmed skapas osäkerheter och en sedan länge pågående verksamhet påverkas på ett förhållandevis orimligt sätt. Sammantaget finns det därför särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c-d § miljöbalken för att strandskyddet ska upphävas när det återinträder vid planläggning.

Allmänhetens tillträde till vattnet säkerställs genom införande av en gemensamhetsanläggning med kommunalt delägarskap på det stråk som tillskapas utmed nuvarande strandlinje. Detta innebär på så sätt en förbättring gentemot tillgängligheten inom området idag som helt privat industrimark som dessutom delvis stängslats in.

Strandskyddet har ingen betydelse på platsen idag. Området hyser inga naturvärden och området utgörs av ett privat, ianspråktaget verksamhetsområde. Ett realiserande av planförslaget skulle innebära att allmänheten får tillgång till vattnet inom området och dessutom möjliggöra utvecklingen av ett längre, allmänt tillgängligt promenadstråk längs vattnet i Fiskebäcks hamn. Konsekvenserna av ett nollalternativ innebär att påverkan på strandskyddets syften på platsen kan bli än mer negativa än idag då en utbyggnad av industriverksamhet är möjlig, dessutom i vattnet.

Utöver kommunens bedömning av att området ska anses redan ianspråktaget på så sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften, finns heller inget rättsfall som talar emot denna bedömning.

Naturmiljö

Miljöförvaltningens yttrande sig under samrådet kring ålgräs och anmärkte att en platsspecifik undersökning av ålgräs behövde utföras, även om bottensediment inte kommer att påverkas. Enligt den utredning som tagits fram i samband med utformningsförslag för strandpromenaden, *Förprojektering av allmänt tillgänglig strandpromenad (Adwice 2023-12-12)* som ligger som bilaga i *Trafik och utformningsförslaget (Tyréns, 2024-01-05)* konstateras att den lågbrygga som redovisas i förslaget inte bedöms ge försämrad livsmiljö för eventuellt ålgräs. Ålgräs trivs i mycket mjuka sandiga bottnar, men denna del av strandlinjen består idag till stor del av sprängsten vilket hindrar ålgräset från att etablera sig i området. Den ogynnsamma miljön kontra den minimala skuggningen som den nya strandpromenaden ger bedöms enligt utredningen inte försämrade livsmiljön för ålgräs jämfört med hur den är idag. En utredning har genomförts under sommaren 2022 vilken påvisar att förekomst av ålgräs inte finns.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Enligt Plan- och bygglagen (2kap, 3§) så ska planläggning främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper och enligt FN's konventionen om barnets rättigheter så ska barns bästa tas i beaktan.

Tidigare dokumentation med inventeringar, utvärderingar av planförslagens och föreslagna åtgärder ligger till grund för planförslaget bedömning av konsekvenserna av den sociala hållbarheten. Åtgärder och konsekvenser formulerades inför samråd och revideringar gjorts vid uppföljningar och uppdateringar av planförslaget.

Underlaget för social hållbarhet och konsekvensanalys finns redovisat i helhet i *PM – Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys för detaljplan för bostäder och verksamheter vid Hällefundregatan*. För utvärderingen ses värden sammanhållen stad, samspel och lek, vardagsliv och identitet i relation till de fem geografiska skalorna: *byggnad och plats, närmiljö, stadsdel, stad och region* (Göteborg Stads SKA/BKA-

verktyg). Underlaget avser att vara del av kommande genomförandeskeden tillsammans med gestaltungsprinciper som ska värna om goda gestaltade livsmiljöer (stadsrum, stråk och byggnader).

Nedan ges en sammanställning av planens innebörd och konsekvenser utifrån hur de utarbetade åtgärderna antas bidra till att säkerställa planens sociala hållbarhet och barnperspektiv. Viktiga målsättningar för skapandet av goda sociala förutsättningar och hållbarhet är att bland annat tillskapa fler bostäder med blandade bostadsformer, stärka allmänhetens tillgänglighet till vattnet samt att bevara den maritima karaktären samt att knyta an till dess kulturhistoria.

Planförslaget väntas inverka positivt på invånarnas sociala relationer genom att ett nytt sammanhållet kvarter integreras till stadens övergripande gatu- och cykelnätverk med Hälleflundregatan som huvudstråk. Den allmänna tillgängligheten förstärks genom uppförandet av nya stråk bland annat i form av en strandpromenad och dess tillgänglighet till havet. Strandpromenaden här blir en förlängning av den befintliga strandpromenaden inom området väster om planområdet. Att skapa plats vid kustlinjen kan bidra till att införliva den maritima upplevelsen det nya kvarteret, en identitet som många förknippar med Fiskebäck.

Förslaget bedöms ha en positiv inverkan på barns hälsa och säkerhet, genom att tillföra allmänna, tillgängliga och säkra stråk som i sin tur ger bättre tillgång till naturområden, parker och hav, en enklare vardag även för personer med funktionsvariationer.

Uppförandet av flerbostadshus utökar bebyggelsen med en bostadsform som är underrepresenterade i Fiskebäck idag samt bistår till mål om minskad bostadsbrist. Planen gör möjligt att etablera utåtriktade verksamhetslokaler med potential för nya mötesplatser inom kvartersmarken. Den nya bebyggelsens tillskott gör möjligt att stimulera till utveckling av ett lokalt centrum.

Tillgång till strandpromenaden och kustlinje har inför granskning upprättas med en gemensamhetsanläggning från tidigare ha säkrats i form av allmän platsmark, GATA. En gemensamhetsanläggning gör möjligt att området kan beträdas inom dess fastighetsrättsliga ram. Fastigheten Fiskebäck 8:1 har uppfattats som öppen av boende som promenerar genom området samtidigt som småbåtshamnens verksamhet har pågått då med risker att beträda området. Idag har fastigheten stängslats in.

Parker och vistelsezoner har efterfrågats av allmänheten i samband med tidigare dialoger. Hälleflundreplan (utanför planområdet) kommer att rustas upp och då tillgodose brist på bostadsnära park (nås inom 300 m). Parken integreras till planområdets nya stråk via ett nytt tänkt övergångsställe som leder gångaren ner via den östra kvartersgatan in på strandpromenaden. Parken kan fungera som ett samlande socialt nav i området. Genom att utveckla vistelsekvaliteter på Hälleflundreplan erbjuds boende inom och utanför planområdet en plats för möten och vila i ett skyddat mikroklimat som komplement till vistelse utmed havet. Strandpromenaden och den bostadsnära parken blir två värdefulla tillskott i ett område som i övrigt har brist på allmänna vistelsezoner.

Även om Hälleflundregatan byggs om för att kunna öka med busstrafik kvarstår behovet av en förbättrad kollektivtrafik. Förstärkning av god tillgänglighet till god kollektivtrafik skulle stödja ett mer jämställt vardagsliv, stärka äldre barns och unga trygga mobilitet

samt förbättra tillgängligheten till området med Fiskebäcks hamn som målpunkt och stor arbetsplats i stadsdelen och i staden.

Barns och ungas bästa har bedömts och beaktats vid framtagande av planförslaget se under avsnitt *barnperspektivet*.

Utförande av åtgärder görs till stor genom reglering på plankartan och med tecknande av behövliga avtal, som exploateringsavtal. Byggherren/fastighetsägare utför utbyggnad av allmän plats. Ansvar för allmän plats har Göteborg Stad genom Exploateringsförvaltningen.

Barnperspektivet

Riksdagen har beslutat att inkorporera konventionen om barnets rättigheter i svensk lag den 1 januari 2020. Lagen gäller vid byggnadsnämndens och kommunfullmäktiges beslut i planärendet från årsskiftet 2019/2020, oavsett när planarbetet påbörjades.

En nationell utredning pågår för att kartlägga hur svensk lagstiftning och praxis överensstämmer med barnkonventionen. Tills vidare finns inga nationella anvisningar om hur lagen ska tillämpas.

Utgångspunkten är barnkonventionens fyra vägledande principer nedan, men alla konventionens 54 artiklar gäller.

- Alla barn har samma rättigheter och lika värde (Artikel 2),
- Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn (Artikel 3),
- Alla barn har rätt till liv och utveckling (Artikel 6) och
- Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad (Artikel 12).

I planförslaget har fokus givits på att tillgodose barns rätt till samspel och lek och hälsa och säkerhet vilket givit en extra betoning på att tillskapa lek och rekreationsmiljöer samt att värna trafiksäkerhetsaspekter.

Barns och ungas bästa har bedömts och beaktats vid framtagande av planförslaget med åtgärder som skapar säkra och intressanta miljöer för samspel, lek och lärande, både för barn i närområdet och i kringliggande staden. Dels genom den större sammanhängande bostadsgården för gemensam rekreation och lek inom kvarteret. Dels genom att anlägga en strandpromenad som kopplar ihop sig med befintligt stråk i väster och på så sätt ger möjlighet att vistas och röra sig vid vattnet. Genom tillgänglighetsåtgärder ska det skapas en trygg, säker och framkomlig plats, bland annat ämnas en säkrare miljö tillskapas vid vattnet genom en brygganläggning som trappar sig ner mot vattnet och på så sätt fungera som fallskydd. Barn och ungdomsdialog som presenteras i det Lokala utvecklingsprogrammet, västra Göteborg, 2017, har tagits tillvara för att visa på vikten av att kollektivtrafiken behöver stärkas för barn och unga. Det har dock inte varit möjligt att göra sådana åtgärder inom ramen för planarbetet.

Nollalternativet

Om planförslaget inte realiserar har området enbart möjlighet att utvecklas sin industriella verksamhet och kan då inte bygga vidare på den bebyggelsestruktur som påbörjats i områdena väster om aktuellt planområdet. Området förblir ett privat verksamhetsområde

och därmed en otillgänglig plats för allmänheten. Om planförslaget inte realiseras kan en omfattande utbyggnad av småbåts- och fiskhamnverksamhet ske i direkt anslutning till och i vattnet. Nollalternativet möjliggör inte bostäder och i förlängningen inte heller för ett större underlag för kommersiell service och kollektivtrafik. Ett större underlag av människor i området kan skapa incitament för tätare turer för kollektivtrafiken och handel i närområdet. Nollalternativet medför att Göteborgs stads prioriterade mål om bostadsutbyggnad inte uppnås.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden med mera

Vid utarbetande av denna detaljplan har stadsbyggnadsförvaltningen 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.

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs. Förvaltningen bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg med undantag för en påpekad brist i kollektivtrafikförbindelser, vilken delvis kan lösas med de ambitioner som tillskrivits de mobilitetsåtgärder exploatören frivilligt förbinder sig till.

Planförslaget bedöms bidra med vissa positiva effekter kopplat till Grönplanens ekologiska mål, om än marginella, då efter föreslagen utveckling kommer andelen genomsläpplig yta öka och därmed också markens kapacitet att rena dagvatten på naturlig väg.

Vad gäller det sociala perspektivet föreslår planförslaget tillskapa platser för möten, rekreation och lek då hårdlagd industrimark omvandlas till kvarter med bostadsgårdar och allmänt tillgängliga stråk, bland annat ut med strandlinjen.

Ställningstagande om betydande miljöpåverkan (För planer startade 2020-04-01 och senare använd rubriken "Beslut i frågan om betydande miljöpåverkan")

Kommunen har gjort en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap. 11 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 6 § för aktuell detaljplan.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen har utgått från kriterierna i Miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966) 5 §.

Inom planområdet finns idag näst intill ingen växtlighet. Det sträcker sig heller inte ut i havet. Havet är en känslig recipient, men då användningen går från industri till i första hand bostäder och från näst intill totalt hårdgjort till att regleras för infiltrering och en strävan efter gröna gårdsmiljöer, kan planförslaget anses ha en positiv inverkan på hav och natur.

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

ANTAGANDEHANDLING

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.
- Inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål.
- Inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etcetera
- Inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön till följd av allvarliga olyckor eller andra omständigheter.
- Inte bidrar till att några miljökvalitetsnormer överskrids.
- Inte påtagligt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, till exempel riksintressen eller naturreservat.
- De sannolika miljöeffekterna kan minskas genom åtgärder som arbetas in i detaljplanen eller exploateringsavtalet.

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

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Undersökningssamråd har hållits med länsstyrelsen 2020-10-23. Länsstyrelsen delade då kommunens bedömning. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

I Göteborgs stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 som antogs av kommunfullmäktige 2021-03-25 presenteras tre övergripande mål sammanlagt tolv delmål. De tre målen *Göteborg har en hög biologisk mångfald*, *Göteborgs klimatavtryck är nära noll* och *Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö* och de delmål som har störst relevans för planförslaget redovisas här nedan under respektive huvudmål:

Naturen: Göteborg har en hög biologisk mångfald

Delmål: Göteborgs Stad arbetar för renare hav, sjöar och vattendrag.

Planförslaget ska se till att påverkan minimeras genom en god vattenhantering. Havet som känslig recipient kan påverkas positivt av att dagvatten inom området i ett genomförande av planförslaget tas omhand och renas på ett bättre sätt. Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Klimatet: Göteborgs klimatavtryck är nära noll.

Delmål: Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från resor och transporter.

Planförslaget innebär att ett antal nya bostäder och arbetsplatser tillkommer inom området, vilket ökar antalet transporter. Samtidigt finns goda möjligheter att transporter kan ske på ett hållbart sätt, med kollektivtrafik, gång och cykel, som då inte påverkar miljömålet negativt. För staden som helhet är en förtätning i kollektivtrafknära läge positivt. Risk för bilberoende finns så det långa resetid och låg busstäthet. Den tillkommande bebyggelsen får tillgänglighet till gång- och cykelstråk och kollektivtrafik

ANTAGANDEHANDLING

(om än mindre god), som i kombination med framtagna, men frivilliga, mobilitetsåtgärder skulle kunna generera möjligheten till ett delvis uppnått delmål inom denna kategori.

Huvudmål: Människan: Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö

Ett genomförande av planförslaget medför att andel grön och blå yta i sammanhängande stadsbebyggelse tillkommer i form av strandpromenad och angränsande Hälleflundreplan som rustas upp för att råda bot på brist av bostadnära inom 300 meter från området.

Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå målet.

Delmål: Göteborgs Stad minskar användningen av skadliga ämnen.

Ett genomförande av detaljplanen innebär att förorenad mark tas omhand. Det ger bättre förutsättningar för att klara miljömålet. Nybyggnationen förutsätts bli giftfri.

Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Delmål: Göteborgs stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna.

Genom att bygga på redan ianspråktagen mark med en utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik i närheten av den planerade bebyggelsen minskar transportbehovet. Dock kan inte kollektivtrafiken anses som god i dagsläget. På längre sikt kan det leda till minskade utsläpp av luftföroreningar från vägtrafik. Planförslaget bedöms bidra delvis till möjligheten att uppnå delmålet.

Delmål: Göteborgs Stad minskar buller för göteborgarna

Planområdet är på grund av sitt läge utsatt för trafikbuller vid Hälleflundregatan och viss verksamhetsbullret från hamnverksamheten i väst respektive i sydväst för småbåtshamnen samt ett aggregat från äldreboenden i väst. En god ljudmiljö går att skapa på delar av innergården av den södra del av föreslagen kvartersstruktur. Därtill utvecklas en bostadsnära park med möjlighet att inom 300 meter nå en lek-/rekreationsmiljö där en ekvivalent ljudnivå underskrider 50 dBA. Gällande verksamhetsbullret från småbåtshamn anser vara inom Naturvårdverkets riktlinjer. Aggregat ska åtgärdas så att ljudnivåerna dämpas/skämmas. Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Delmål: Göteborgs Stad säkrar tillgången till grönområden och nyttjar ekosystemtjänster.

Planförslaget balanserar hög exploatering med tillgängliga grönytor. Planerad upprustning av befintlig parkyta, Hälleflundreplan medför att nya och befintliga boende får tillgång till en bostadsnära park inom 300 meters gångavstånd. Målnivån för grönytefaktor för allmän plats **GATA** (Hälleflundregatan) bedöms till 0,15 och med föreslagen utformning klaras målnivån. Exploatören har tagit fram grönytefaktorn med målnivån på 0,45 för det tilltänkta kvartersmaken. Med vegetation i form av gräsmattor, planteringar på cirka 5000 kvadratmeter av markytan och byggnadernas tak, samt tillförsel av träd och buskar av olika storlekar, förväntas man kunna komma nära det uppsatta målet i kommunen. Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Övriga delmål

Ett genomförande av detaljplanen bedöms ha en låg påverkan på övriga delmål.

Påverkan på luft

En viss ökning men kvävedioxidhalterna ligger lågt i området idag enligt kommunens

kartering och i övrigt inga betydande utsläpp. Sammanfattning ingen större påverkan på luft.

Påverkan på vatten

Dagvattenutsläpp sker direkt mot recipienten havet, vilken är en känslig recipient, men i och med planförslaget förväntas utsläppen minska i och med att användningen går från industri till bostäder, verksamheter och handel. Den ändrade användningen gör att infiltrationsförhållandena påverkas till det positiva med mindre hårdlagd yta och mer grönska.

Översvämningsproblematik, avlopps- eller dagvattennätet.

Den dimensionerande havsnivån som området skall planeras utifrån enligt kommunens TTÖP (*Tematiskt tillägg för översvämningsrisker*). Planeringsnivån för detta område, vilket klassas som "sammanhållen bebyggelse" föreslås till +2.9 (RH2000).

Påverkan på generationsmålet

Generationsmålet visar på den samhällsomställning som krävs för att vi ska kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till kommande generationer. (text från Boverket). Planförslaget bedöms delvis bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Naturmiljö

Planförslaget påverkar varken lagenligt skyddad natur, ekologiskt särskilt känsligt område eller område i Göteborgs grönstruktur. Inte heller påverkas några värdefulla träd eller andra miljöer/biotoper/processer av värde för biologisk mångfald.

Enligt den förprojektering som utförts av strandpromenaden (*Förprojektering av allmänt tillgänglig strandpromenad* som ligger som bilaga till *Trafik och utformningsförslaget Tyréns, 2024-01-05*) så anses vattenområdet inom planområdet inte vara en lämplig miljö för ålgräs då ålgräs trivs i mycket mjuka sandiga bottnar. Stora delar av strandlinjen består idag av sprängsten vilket hindrar ålgräset från att etablera sig i området. Den ogynnsamma miljön i kombination med den minimala skuggningen som den nya strandpromenaden ger bedöms inte försämra livsmiljön för ålgräs jämfört med hur den är idag.

Kulturmiljö

Planförslaget påverkar inte något byggnadsminne/fornminne och berör heller inte direkt något objekt utpekad i bevarandeprogram, angränsar dock till Fiskebäcks hamn som omnämns i bevarandeprogrammet för moderna Göteborg, men ligger alltså utanför. Planområdet ligger dock inom riksintresset för högexploaterad kust. Det innebär att mark och vatten endast får användas på ett sätt som inte påtagligt skadar de samlade natur- och kulturvärdena. Det ursprungliga landskapet och tidigare generationers kulturpåverkan ska i stor utsträckning lämnas kvar och synas.

Länsstyrelsen hävdar att med hänsyn till riksintresset för högexploaterad kust bör gestaltningen av den planerade bebyggelsen anpassas till bebyggelsen i omgivningen och bli en varsam stadsbilsändring.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att förslaget ansluter väl till bebyggelsen i omgivningen och inte skadar riksintresset.

Sammanfattningsvis ingen större påverkan på kulturmiljön.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen

Kommunens investeringsekonomi

Exploateringsförvaltningen får inkomster i form av exploateringsbidrag från exploatören.

Exploateringsförvaltningen får utgifter för byggnation av allmän plats i form av gata, grönyta samt inlösen av allmän plats.

Kretslopp och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av VA-ledningar och förrättningskostnader för eventuell ledningsrätt.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Stadsmiljönämnden får kostnader för drift av nyanlagd gång- och cykelbana, i form av ränta och avskrivningar samt för skötsel och underhåll av nyanlagd gång- och cykelbana.

Stadsmiljönämnden får även ökade kostnader för drift av parkanläggning, i form av ränta och avskrivningar samt för skötsel och underhåll av grönyta. Anläggningar avser Hälleflundreplan. Hälleflundreplan förvaltas redan idag av Stadsmiljöförvaltningen, men sköts och underhålls i dagsläget inte som en bostadsnära park.

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

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Exploatören kommer att få betala ett exploateringsbidrag till kommunen för utbyggnad av de allmänna anläggningarna.

Exploatören får kostnader för lantmäteriförrättning, bygglov, utbyggnad inom kvartersmarken, erforderliga utredningar, anslutningsavgifter till el-, tele- och va-ledningar med mera

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Planläggningen bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare.

Avvikelser från översiktsplanen

Planområdet ligger inom det som pekas ut som *övriga mellanstaden* i översiktsplanen och inom denna zon är inriktningen att en blandning av bostadsformer ska eftersträvas samt att det kustnära läget ska stärkas och synliggöras, i dessa hänseende så överensstämmer planförslaget. Inom *övriga mellanstaden* bör även alternativa färdmedel till bilen prioriteras.

För att främja hållbara färd sätt förstärks gång- och cykelnätet genom detaljplanen, samt att det föreslås mobilitetsåtgärder (frivilliga för exploatören att förbinda sig till). Vid förprövning av planansökan identifierades kollektivtrafiken i området som en brist, vilken behöver hanteras i detaljplanen. Detaljplanen har möjliggjort för ökad framkomlighet för kollektivtrafiken. Turtäthet kan inte regleras i en detaljplan, detta regleras av kollektivtrafikmyndigheten. Trots brister i kollektivtrafiken ansågs det ändå vid förprövningen att planförslaget bidra positivt till utvecklingen av områdets stadsbild och

ANTAGANDEHANDLING

stadsmiljö. Det ger även ökat underlag för service och kollektivtrafik samt bidrar med en balans mellan olika bostadstyper i stadsdelen.

Detta stämmer även överens med bedömningen som gjordes i planprogrammet som togs fram för Fiskebäcks hamn 2003. I programmet påpekades det även att en utveckling av bostäder inom detta område skulle möjliggöra en mer levande hamnmiljö.

För Stadsbyggnadsförvaltningen

Hanna Cedergren Kaplan
Planchef

Matti Örjefelt och Silvia Orrego Briceño
Planarkitekter

För Exploateringsförvaltningen

Magnus Uhrberg
Enhetschef

Magnus Bergström
Projektledare