Detaljplan för

Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen inom stadsdelen Lindholmen i Göteborg

Planeringsförutsättningar

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Diarienummer 13/0735

MEDVERKANDE

Tore Hjelte, Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad

Anna Rudholm, Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad

Branka Strandberg, Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad

David Kiss, Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad

Josefine Johansson, Trafikkontoret Göteborgs Stad

Jonas Andersson, Trafikkontoret Göteborgs Stad

Rolf Lundholm, Fastighetskontoret Göteborgs Stad

Lovisa Grahn, Stadsdelsförvaltning Lundby

Pierre Kroona, Älvstranden Utveckling AB

Åsa Swan, Älvstranden Utveckling AB

Patrik Lindström, Serneke

Anna Tirén, Serneke

Peter Herder, Semrén & Månsson

Konsulter

Ylva Ralph, Tengbom

Johan Henriksson, Tengbom

Illustrationer och kartor där inte annan källa anges:

Tengbom

Semrén & Månsson

Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad

INNEHÅLL

Syfte 5
SAMMANFATTNING 5
INLEDNING 6
Vision Älvstaden 6
LINDHOLMENS HISTORIA 8
..... 9
LINDHOLMEN IDAG 10
Bebyggelse 10
Gator och vägar 12
Gång- och cykelbanor 13
Kollektivtrafik 14
Parkering 15
Parker och grönområden 16
Befintliga park- och grönområden, Ortofoto SBK. 16
Service 17
LINDHOLMEN I MORGON 21
Höga hus – varför och hur? 22
Karlavagnsplatsen 26
Gator och vägar 28
Cykel- och gångbanor 30
Kollektivtrafik 30
Parkering 31
Parker och grönområden 32
Översvämningsrisk – högt vatten 34
Framtida bebyggelse 35
Området väster om Karlavagnsplatsen 38
Slutsats 39

Syfte

Syftet med planeringsförutsättningarna är att, i avsaknad av ett uppdaterat program för Lindholmen, försöka sätta den aktuella detaljplanen i sitt sammanhang på Lindholmen – att försöka se hur planen tar till vara och anpassar sig till befintliga förhållanden och hur den kan påverka framtida utbyggnad.

SAMMANFATTNING

”Älvstaden är ett av Nordens största stadsutvecklingsprojekt – centrala Göteborg ska växa till dubbel storlek. Genom att stärka kärnan, möta vattnet och hela staden skapar vi en inkluderande, hållbar och dynamisk innerstad som är öppen för världen. Älvstaden växer fram längs båda sidor om älven i Backaplan, Centralenområdet, Frihamnen, Gullbergsvass, Lindholmen, Ringön och Södra Älvstranden. Målet är 25 000 nya lägenheter och 45 000 nya arbetsplatser.”

All utveckling inom Älvstaden ska utgå från en gemensam värdegrund som tagits fram i ”Vision Älvstaden”. Visionen är *”Älvstaden – öppen för världen”* med ledorden – inkluderande, grön och dynamisk.”

På Lindholmen pågår flera utbyggnadsprojekt. Inom de närmaste åren kommer stora förändringar att ske både norr och söder om Lindholmsallén. Ett S*tadsutvecklingsprogram (STUP)* och en *Fördjupad översiktsplan (FÖP)* ska påbörjas under 2016. Tanken med dessa utredningar är att fastställa inriktningen för den fortsatta utbyggnaden vad gäller stads- och infrastruktur.

Ett av målen med förtätning med nya bostäder och verksamheter norr om Lindholmsallén är att skapa bättre kopplingar till och på sikt binda samman Lindholmen med andra stadsdelar på Hisingen. Övergripande mål är att:

- åstadkomma ett blandat utbud av bostäder med olika upplåtelseformer.
- erbjuda offentliga rum som är öppna, trygga och tillgängliga för alla grupper i samhället under dygnets alla timmar.
- överbrygga barriärer och skapa kommunikation och rörelse.
- skapa gröna kopplingar och ett nytt grönområde för närrekreation.

Detaljplan för Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen kommer att bli ett viktigt första steg i att utveckla Lindholmen till en mer komplett stadsdel med ytterst goda möjligheter till att bygga en fungerande modern blandstad. Genom områdets unika karaktär och med det nya landmärket, Karlatornet, kommer planens byggnation att förstärka stadsdelens roll som kunskapsnod och verkligen synliggöra Lindholmen och sätta focus på Älvstaden.

Planens struktur och bebyggelse försvårar inte möjligheterna att hitta en bra stadsstruktur och utveckling för hela Lindholmen. Det finns goda förutsättningar för en bra stadsutveckling både för områdena närmast planen och övriga Lindholmen.

INLEDNING

Göteborg har stora ytor längs älven som tidigare varit hamn-, järnvägs- och industriområden. Sedan många år tillbaka pågår en omvandling av dessa centralt belägna markområden för att utvidga stadskärnan. Utvecklingen av den norra och södra älvstranden ska bidra till att staden binds ihop över älven. Det är också viktigt att sammanbinda och överbrygga barriärer på Hisingssidan. Målsättningen är att bygga blandstad med ett stort inslag av bostäder. Projektet kallas *Älvstaden.*

”Älvstaden är ett av Nordens största stadsutvecklingsprojekt – centrala Göteborg ska växa till dubbel storlek. Genom att stärka kärnan, möta vattnet och hela staden skapar vi en inkluderande, hållbar och dynamisk innerstad som är öppen för världen. Älvstaden växer fram längs båda sidor om älven i Backaplan, Centralenområdet, Frihamnen, Gullbergsvass, Lindholmen, Ringön och Södra Älvstranden. Målet är 25 000 nya lägenheter och 45 000 nya arbetsplatser.”

Älvstaden med olika delområden.

Vision Älvstaden

All utveckling inom Älvstaden ska utgå från den gemensamma värdegrund som tagits fram i ”Vision Älvstaden”. Visionen är *”Älvstaden – öppen för världen”* med ledorden – inkluderande, grön och dynamisk.” Nedan beskrivs kort ”Vision Älvstaden”.

Hela staden - Staden ska knytas samman över älven. Det ska finnas en blandning av platser, arkitektur, bostäder, verksamheter och utrymme för människor att uttrycka sig. Segregation ska motverkas genom öppenhet, blandning och delaktighet. Projekten ska knyta ihop staden och överbrygga barriärer som vägar, järnvägsspår och tillslutna områden som idag skiljer norr från söder och staden från älven. Älven, som historiskt varit en sammanhållande länk, utgör idag en barriär. Älvstaden ska utformas till en innerstad där det är lätt att röra sig till fots. Fotgängare och cyklister ska enkelt kunna ta sig över älven i förlängningen av gatorna Östra Hamngatan och Avenyn mot områdena Frihamnen,

Kvillebäcken och Backaplan. Hårt trafikerade motorvägar ska omvandlas till stadsgator och boulevarder med kollektivtrafik och grönska.

Möta vattnet - Älvstaden ska utvecklas till en grön stad vid älven, en global ikon för grön stadsutveckling där det är lätt att leva hållbart.

Stärka kärnan - Den täta och blandade innerstaden ska växa över älven och den regionala kärnan ska bli mer tillgänglig. Älvstaden kommer att attrahera människor och verksamheter från övriga Sverige och världen.

Attraktiv stadsmiljö - En tät stad skapar förutsättningar för ett brett utbud av tjänster, arbetsplatser, bostäder, kultur och rekreation. Mångfald i stadsrummets innehåll – dess blandning – är av avgörande betydelse för hur aktiv en plats är under dag och natt. Det är kontrasterna som skapar och stimulerar denna mångfald. En socialt blandad befolkning ska främjas.

”Vision Älvstaden”, preliminär etapputbyggnad.

I ”Vision Älvstaden” anges att Lindholmen har en viktig roll som kunskapsnod med samarbeten inommedia, konst och akademi. Denna roll ska stärkas genom att bygga vidare på befintliga klusterbildningar. Områdets arbets- och utbildningsområde ska stärkas men också kompletteras med bostäder. Lindholmen ska utvecklas som knutpunkt och på sikt ska Stigberget kopplas samman med Hisingen genom en avlastande och kapacitetshöjande kollektivtrafikförbindelse.

LINDHOLMENS HISTORIA

Vy från Sydost, Lindholmen 1927

Landshövdingehus upprättades. I stadsdelen fanns vid tiden ca 130 bostadshus, ett 50-tal butiker och en mängd verksamheter mestadels av industrikaraktär.

Lindholmens varv lades ner. Idag ryms kontor och restauranger i de gamla varvsfastigheterna.

2010 invigdes Kuggen, en byggnad som binder samman näringsliv med akademi.

1900 1920 1940 1960 1980 2000 2020

Järnvägen anlades.

Lindholmshamnen öppnades för trafik.

Varvet övergick från ångpannor och ångmaskiner till dieselmotorer.

Lindholmen utvecklas till ett kunskapscentrum med flera etablerade gymnasieskolor och Chalmers Tekniska Högskola.

Bostadsbebyggelsen på Lindholmen kompletteras.

Lindholmen Science Park invigdes 2003. Idag är det ett världsledande center för forsknings- och utvecklingsprojekt i samarbete med aktörer inom näringsliv, högskola och samhälle.

VARVSINDUSTRI

BOSTÄDER & HÖGTEKNOLOGI

Vy från Öster, Lindholmen 1934

Lindholmen Science Park & Kuggen

LINDHOLMEN IDAG

Lindholmen och detaljplan för bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen. (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret)

Bebyggelse

På Lindholmen har det under många år pågått en utveckling där stora ytor längs älven, som tidigare var en del av Göteborgs hamnverksamhet, byggts ut med lokaler för verksamheter, kontor, skolor och en mindre del nya bostäder. Utvecklingen fortsätter och det finns flera nybyggda och pågående projekt i området.

Hela stadsdelen vänder sig mot vattnet och centrala Göteborg. I anslutning till älven har en del äldre byggnader, exempelvis magasin, sparats och fått en ny användning, men merparten av bebyggelsen utgörs av nya kontorsfastigheter. Mot Älven ligger Lindholmen Science Park som är en internationell företagspark med inriktning mot mobilt internet, intelligenta fordon och transportsystem samt modern media och design. I området finns ca 350 företag med 9 000 anställda och campus Lindholmen har ytterligare 12 000 studenter och anställda varav ca 4000 gymnasieelever.

Norr om Lindholmsallén finns idag olika verksamheter och lokaler. Bl. a. finns det replokaler, en musik- och kulturförening, mindre verkstadslokaler, vuxenskola, Posten Företagscenter, lagerlokaler för Göteborgs Stadsmuseum, boende för personer med missbruk, fitnessverksamhet, restauranger samt mindre företag. I området har även Gothenburg Film Studios lokaler för filmproduktion.

Markanvändning och upplåtelseformer. (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret)

Av bostäderna på Lindholmen är merparten bostadsrätter och en mindre del upplåts som hyresrätt. På Slottsberget finns det småhus. Bostadsområdena är populära och på dagtid rör sig många människor i området och det upplevs som tryggt. Kvällstid kan verksamhetsområdena och stora markparkeringar upplevas öde och otrygga.

Gator och vägar

Befintlig gatustruktur. (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret)

Största delen av trafiken matas från Lundbyleden via Eriksbergsmotet och Lindholmsmotet. Viss trafik kommer också via Lindholmsallén. Mellan Lindholmen och Rambergsstaden och Kville utgör Hamnbanan och Lundbyleden en barriär. Både är av riksintresse för kommunikation och har Trafikverket som huvudman. Även Lindholmsallén söder om planområdet kan med sin breda sektion upplevas som en barriär.

Barriärer. (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret)

Lindholmsalléns gatusektion är idag totalt ca 65m.

Gång- och cykelbanor

Befintliga cykelbanor. (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret)

Det finns gott om gång- och cykelbanor på Lindholmen. Kopplingen över Lundbyleden och Hamnbanan är begränsad. Den nya gång- och cykelbron mot Inlandsgatan har dock ökat tillgängligheten avsevärt.

Närmast älven finns en kajpromenad med broar över hamnbassängerna.

Lindholmsallén.

Kollektivtrafik

Befintlig kollektivtrafik. (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret)

Kollektivtrafiken i området är väl utbyggd och in till centrala Göteborg är kommunikationerna goda med täta bussturer och färjeförbindelser över älven. Mot Eriksberg och exempelvis Frölunda är kommunikationen inte lika bra. Även norrut till centrala Lundby och andra delar på Hisingen är kollektivtrafiken sämre. Lindholmsallén är huvudgata för biltrafik och kollektivtrafik samt huvudstråk för gång- och cykeltrafik. Stombusslinje 16 trafikerar Lindholmen, liksom busslinjerna 99, 45,16, 16x och Gul Express. Här går dessutom Göteborgs första emissionsfria elbussar, linje 55, mellan Lindholmen Science Park och Johanneberg Science Park. 61 bussturer per timma trafikerar Lindholms-allén under maxtimman.

Från Lindholmspirens västra sida går färjan Älvsnabbare mellan Lindholmspiren och Stenpiren. Där kan man även åka Älvsnabben som trafikerar sträckan Lilla Bommen - Stenpiren – Lindholmspiren - Slottsberget - Eriksberg - Klippan och åter.

Från Lindholmspiren kan man åka med färja över älven.

Parkering

Befintliga parkeringar, (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret).

På Lindholmen finns flera stora markparkeringar och ett par fristående parkeringshus. En utredning visar att det finns en viss överkapacitet i antalet parkeringsplatser på Lindholmen idag. Beläggningsgraden är idag cirka 50 %.

Markparkering norr om Lindholmsallén.

Parker och grönområden

Befintliga park- och grönområden, (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret).

I anslutning till Hamnbanan och Lundbyleden finns ett större grönområde. Det har inga större kvaliteter som rekreationsområde idag då det är bullerstört och vildvuxet. Enligt utförd naturinventering finns här några sällsynta och rödlistade arter såsom Västkustbjörnbär, Knölvial, Åkerrättika, Dvärglin och Knutört.

Inom Herrgårdskolans område finns en liten höjd, omgärdad av träd, där barnen kan leka, Herrgårdsparken. Lindholmsallén har många träd och stora gräsytor men upplevs inte som ett grönt område där man vill uppehålla sig.

Inom bostadsområdena finns mindre park- och grönytor och längs Plåtslagaregatan finns ett område med odlingslotter. Inom verksamhetsområdena är marken till största delen hårdgjord. Enligt park- och naturförvaltningen råder det stor brist på tillgång till park på Lindholmen. Det saknas bostadsnära parker och större lekplatser samt även tillgång till stadsdelspark och stadspark i området.

Grönområde och Ramberget.

Lindholmsallén.

Service

Allmän service
I dialogarbeten med boende har det framförts att området innehåller för lite allmänna lokaler, träff-punkter, restauranger och verksamheter som håller området levande över hela dygnet. De boende efterfrågar torghandel och marknader för grönsaker, bröd och liknande nära bostäderna. Det finns inte heller någon detaljhandel med exempelvis klädbutiker.

I den västra delen av Lindholmen finns en stor livsmedelsbutik. I verksamhetsområdena finns det gott om lunchrestauranger och kaféer, som är öppna framförallt under dagtid.

Äldreboende och bostäder med särskild service
Norr om Lindholmsallén finns två boenden med särskild service. Det är dock ett generellt underskott för både äldrebostäder och bostäder med särskild service

Butiker, restauranger och kaféer på Lindholmen, (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret).

Förskolor och skolor

För de mindre barnen finns det tre förskolor på Plejadgatan, Plåtslagaregatan och Ceresgatan. Herrgårdsskolan har årskurserna F-6. Santosskolan har åk 7-9. Samtliga förskolor och skolorna är fullt utnyttjade med barn på kö redan idag.

Det finns många olika utbildningar på både gymnasial och högskolenivå på Lindholmen. Bl.a. har Chalmers delar av sin verksamhet på Lindholmen och det finns flera yrkesutbildningar som exempelvis restaurangskola.

Förskolor och skolor i Lindholmen, Ortofoto, stadsbyggnadskontoret).

Polhemsgymnasiet, GTG, Lindholmens tekniska gymnasium och Chalmers Tekniska Högskola längs med älven.

Chalmers Tekniska Högskola

Idrottsanläggningar

Gymnastiksalen på Herrgårdsskolan används mycket under kvällar och helger. Nordic Wellness erbjuder gruppträning och gym. I övrigt finns Lindholmens Sporthallar, tidigare Lundbystrands sporthall. Idrottscentret är beläget i en tidigare varvslokal för Lindholmens varv. Lindholmens Sporthallar är hemmaplan för handbollklubbarna HP Warta och Bjurslätts IF samt för innebandyklubben IBF Älvstranden. Stora turneringar i innebandy och handboll spelas här varje år. Intill idrottscentret finns Göteborgs Curlinghall.

Byggnaden inrymmer Lindholmens sporthallar och Göteborgs Curlinghall.

Idrott, hälsa samt övrigt på Lindholmen. (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret)

Viktiga målpunkter
På Lindholmen finns många olika målpunkter. ***Lindholmen Science Park,*** som är ett center för forskning och utvecklingsprojekt för ny teknologi och kommunikation, har 9000 anställda och 3000 studenter och forskare. Där ligger också landmärket ***Kuggen***, som är en byggnad avsedd för innovation och entreprenörskap.

Slottsberget utgör en äldre del av Lindholmen med småhusbebyggelse som klättrar upp på berget. Det är ursprungligen bostäder som varvsarbetarna själva uppförde under slutet av 1800-talet på oreglerad mark.

Backa Teater, som sedan 2007 ligger i en ombyggd plåtverkstad på Lindholmen är ett forum för teater, musik, dans och gästspel.

Radisson Blue Riverside Hotel ligger nere vid Lindholmspiren och har 265 hotellrum och flera konferensrum. För fler målpunkter se karta.

Målpunkter i Lindholmen. (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret).

LINDHOLMEN I MORGON

I Vision Älvstaden anges att ”Lindholmen har en viktig roll som kunskapsnod med samarbeten inom media, konst och akademi. Tanken är att denna roll ska stärkas genom att bygga vidare på befintliga klusterbildningar. Områdets arbets- och utbildningsområde ska stärkas men också kompletteras med bostäder. Lindholmen ska utvecklas som knutpunkt och på sikt ska Stigberget kopplas samman med Hisingen genom en avlastande och kapacitetshöjande kollektivtrafikförbindelse”.

Pågående projekt på Lindholmen. (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret)

1. Götaverksgatan – Detaljplan för blandad bebyggelse, främst bostäder (planen vunnit laga kraft).
2. Smedjan – Detaljplan för studentbostäder.
3. Lindholmspiren – Ändring av detaljplan för påbyggnad av befintliga fastigheter – bostäder
4. Lindholmens Tekniska Gymnasium - Detaljplan
5. Plejadgatan – Detaljplan för studentbostäder
6. Karlavagnsplatsen – Detaljplan för bostäder och verksamheter
7. Planbesked – Detaljplan för kontor.
8. Frihamnen – Program och detaljplaner

Höga hus – varför och hur?

Göteborg växer snabbt. Fram till 2035 beräknas staden ha ökat sin befolkning med minst 150 000 nya invånare och 80 000 nya arbetstillfällen. Göteborg är kärnan i en växande arbetsmarknadsregion som vid denna tid beräknas ha 1,75 miljoner invånare. Ett gemensamt mål är att Göteborgs Stad ska växa till en grön och nära storstad. Göteborgs Stad har antagit fyra strategidokument som utifrån olika perspektiv ska leda dit*: Grönstrategi* för en tät och grön stad, *Strategi för utbyggnadsplanering*, *Trafikstrategi* för en nära storstad och *Vision Älvstaden*. Dessa dokument utgör, tillsammans med översiktsplanen, stadens styrdokument och vägledningar för att Göteborg ska fortsätta att utvecklas till en nära storstad.

Att utforma en stadskärna som svarar upp mot målen i dessa dokument ställer särskilda krav på bebyggelsens skala och gestaltning. Göteborg ska vara tillräckligt stort för att kunna erbjuda storstadens alla möjligheter, utan att tappa närheten och personligheten i det offentliga rummet. En dynamisk bebyggelse där höga och låga hus blandas kan ha fördelar jämfört med en sammanhållen kvartersbebyggelse. Den dynamiska bebyggelsen kan skapa en stad som är rik på upplevelser, skalnivåer som underlättar överblick och förståelse och som släpper ner ljus i gaturummet utan att göra avkall på önskad täthet.

Höga hus i Göteborg

Vad som uppfattas som höga hus är i hög grad beroende av den omgivande stadens skala. Arkitekten Gustaf Wickmans byggnad vid Stora Hamnkanalen från 1911 var på sin tid en omdiskuterad byggnad. Genom sin placering intill det Chalmerska huset stack detta hörnhus upp på ett särskilt utmanande och dramatiskt sätt i Göteborgs stadsbild. Då Wickman ritade byggnaden för försäkringsbolaget Skandia var han influerad av amerikansk höghusarkitektur, men han höll sig inom byggnadsstadgans tillåtna 22 meter.

1929 tillkom det 15 våningar höga Otterhall vid Stora Badhusgatan med kontor och en restaurang högst upp. Byggnaden var väl inplacerad i stadsbilden även om de ursprungliga tankarna var ett mer omfattande höghuskluster på platsen som aldrig kom till genomförande.

Lilla Bommen

Under 1980-talets högkonjunktur diskuterades flera höghusprojekt varav endast några kom till genomförande – Gothia Tower vid Svenska Mässan och Skanskas kontorshus vid Lilla Bommen. Byggnaderna satte länge tonen för vad som kunde uppfattas som en göteborgsk skala för höghus med sina ca 23-24 våningar och ett relativt "stubbliknande" utseende. Under senare år har ett antal höghus tillkommit i en skala som ganska nära ansluter till dessa båda 80-talsbyggnader. Så har t ex Gothia Tower blivit tre, varav den östra byggnaden är högst med 29 våningar.

Ett antal mer eller mindre anonyma byggnader har tillkommit i området kring Gårda/Ullevi. Dessa byggnader är kontorshus eller hotell vilket rent plantekniskt anses vara samma ändamål. Byggnaderna framstår numera inte som landmärken utan har, genom form, gestaltning och placering, blivit en del av en uppgraderad kvartersskala i dessa delar av staden. I början av 2000-talet diskuterades ett 33 våningar högt bostadstorn på Norra Gårda. En detaljplan för byggnaden togs fram men i genomförandefasen befanns byggnaden bli för dyr och bantades ner till ca halva höjden.

När det nu finns ett förslag att uppföra ett "blandstadstorn" med en höjd som är mer än dubbelt så hög som alla tidigare byggnader i Göteborg är det befogat att studera hur ett sådant torn påverkar stadens skala som helhet och vad en sådan byggnad tillför i form av upplevelsevärden, orienterbarhet och identitetsskapande landmärke för staden.

Gothia Towers

Hårdare krav på denna typ av hus måste ställas, eftersom de mera aktivt än annan bebyggelse formar bilden och självbilden av Göteborg. Varje riktigt högt hus i Göteborg bör formas i en ambitiös formgivningsprocess, i nivå och med kvalitet som med en prekvalificerad internationell arkitekttävling. Staden bör vara aktivt engagerad i tillblivelsen, så att vi kan säkerställa tillräcklig kvalitet. Höga hus är mer tekniskt komplicerade, och kräver mera omfattande krav och kontroll från staden.

Landmärken
Höga hus blir landmärken och orienteringspunkter i staden. De riktigt höga husen kan tillföra stora marknadsföringsvärden till staden och generellt öka stadens attraktivitet.

I en äldre arkitekturtradition var märkesbyggnader, höga som låga, ofta tillägnade till en ensam viktig funktion i staden, och skulle genom sin storslagna arkitektur förstärka intrycket av denna funktion. I den nutida staden strävar vi mera efter funktionsblandning, där staden är en fingraderad mix på kvarters- och även husnivå. Det kan uttryckas som blandstad på längden, bredden och höjden. Detta innebär generellt att landmärkesvärden inte med nödvändighet är kopplade till funktionen. I Malmö har Turning Torso blivit en populär lättbegriplig symbol för stadsutvecklingen och förändringen av staden.
Landmärken behövs i staden, men måste ju inte vara höga hus. Hus som genom sin arkitektur, funktion eller berättelse berör och påverkar göteborgarna kan var små, och billiga att bygga. Bastun på Frihamnen är ett nytillkommet exempel på detta.

Stadstyper
Höga hus har kommit att förknippas med modernistiskt stadsbyggande, med stor funktionsseparation och dålig anknytning till intilliggande stad . Höjden på husen har ju dock ingen tvingande koppling till stadstypologier, höga hus kan vara en komponent i en blandstad/kvartersstad med aktiva bottenvåningar, likväl som att vi ser många exempel på gles och låg funktionsseparerad stad i Göteborg. Höga såväl som lägre hus i stadsmiljö ska byggas med öppna och aktiva bottenvåningar, som en integrerad del av en sammanhängande stad, som uppmuntrar till stadsliv. För att bättre bestämma lämpigheten för höga hus delas staden in i olika typer:

Den historiska staden:
Stadskärnan, befästningsstaden, 1800-talsstaden, sammanhållna områden från tidigt 1900-tal. Ofta relativt färdigbyggd, med möjlighet till kompletteringar i begränsad omfattning. Tillskott bör generellt ske i en skala som har en storleksrelation till det befintliga. En variation på ett mindre antal våningar är ofta önskvärd i stadsbilden, men avsevärt högre solitärer är generellt olämpligt.

Den moderna 1900-talsstaden:
Ofta byggd med närhet till naturen och trafiksäker närmiljö som riktmärke. Stadsdelarna behöver ofta kompletteras med service och handel, förtätas och bindas samman över barriärer, för att skapa en attraktiv och levande stad.
Högre hus kan vara viktiga markörer i den nya stadsutvecklingen, i allmänhet bör man arbeta med normalhög stadsbebyggelse, kompletterat med accenter av måttligt höga hus. Denna typ av stadsbild har ofta hävd i Göteborgs efterkrigs-stadsdelar, som t.ex Frölunda, men också 50-talsstadsdelar som Högsbo, Guldheden och Kortedala. Riktigt höga hus bör här endast prövas som noggrant övervägda undantag.

Nutida stadsdelar på i huvudsak obebyggd mark:
De historiska byggnader som finns kvar i områden som t.ex Frihamnen eller Gullbergsvass bör generellt bevaras och inordnas i stadsväven som bärare av berättelsen om Göteborg. De skall behandlas med respekt och få ta plats i den nya staden.
Sammanhållen bebyggelse med god funktionsblandning bör eftersträvas. Aktiva stråk med öppna bottenvåningar, närservice och stadsliv ska bidra till attraktivitet och minskat bilberoende. En småskalig och varierad stadsbild ska uppnås. En stad med hus i kvartershöjd med accenter av måttligt höga hus är här huvudregeln.

Kluster av Riktigt höga hus och Skyskrapor:
Riktigt höga hus, samt skyskrapor, påverkar sin närmiljö, men också hela stadens silhuett. De väcker starka känslor för och emot.
De kan vara symboler för en stads ambitioner, och bidra till känsla av förändring, som ju också kan upplevas positivt eller negativt beroende på mottagaren. Göteborg är en stad som redan har ett antal

riktigt höga hus i sin skyline, och staden kan härbärgera ytterligare ett antal hus väsentligt högre än 16 våningar. Detta under förutsättning att de inordnas i stadsbilden på ett sätt som upplevs som acceptabelt av flertalet.
Placering måste studeras med ett större geografisk område som bas. Samspel med stadsstruktur och landskap är viktiga faktorer att studera. Ett sätt att skapa ordning i stadsbilden är att uppmuntra tillkomsten av kluster av höga hus i tex knutpunkter, entrépunkter och andra viktiga punkter eller stråk i staden, och i övrigt vara restriktiv med riktigt höga hus. Jämför med London, där riktigt höga hus tillåts i ett antal definierade områden, men inte utanför dessa. Detta bidrar till en rytm och ordning i stadens silhuett, som inte kan uppnås med en vildvuxen flora av solitära höghus.

Skyskrapor:
Skyskrapor är som riktigt höga hus, fast mer. De potentiella problemen för stadsbild och lokalklimat är större, och antalet platser i staden som kan vara lämpade för denna typ av bebyggelse är begränsat. Även Skyskrapor bör inordnas i kluster likt riktigt höga hus. Det positiva symbolvärdet är i motsvarande grad större, när det uppnås, och marknadsföringseffekten för staden kan vara stor.

Täthet
För att skapa en attraktivare, hållbarare och effektivare stad med mindre transportarbete är täthet ett viktigt mål för ett hållbart Göteborg. Förtätning på redan ianspråktagen mark i staden innebär att vi inte behöver förstöra mer orörd natur för stadens tillväxt.
Höga hus leder inte i sig till hög täthet, men kan vara en viktig komponent i en tätare stad. Ökad täthet bedöms inte förutsätta höga hus, utan kan även i centrala delar uppnås med en rimligt koncentrerad bebyggelse i normala kvartershöjder, 6-10 våningar. Högre hus i denna typ av stad fungerar mer som accenter än volymskapare. Kluster av riktigt höga hus ger stor täthet, vilket är önskvärt i de viktigaste kollektivtrafikknutarna och som ett led i strategin att minska bilanvändningen. Den stora mängden människor ger också ett underlag för väl utvecklad service, handel och stadsliv. Denna typ av kluster kan bli viktiga drivare i stadsutvecklingen, de blir rätt utförda intensiva mötesplatser som driver stadsliv. Samtidigt ställer denna typ av koncentration av både boende och arbetande höga krav på grön- och rekreationsytor i närområdet.

Tidigare diskussioner om höga hus

Det aktuella området på Lindholmen har varit aktuellt för byggnation av höga hus både 1999 och 2006.
1999 genomfördes en tävling om ett högt hus vid Lindholmens Centrum, som det då kallades. Syftet var att skapa en byggrätt för ett högt kontorshus i anslutning till det relativt nyetablerade klustret Lindholmen Science Park och Chalmers Lindholmen. Stadsbildsanalyser genomfördes genom att en ballong hissades upp från platsen till en höjd av mellan 30 och 40 våningar. Bilder togs från olika strategiska vinklar i staden och en byggnad skissades in utifrån ballongens placering. Platsen bedömdes som väl vald utifrån de riktlinjer som tagits fram för Höga Hus några år tidigare. Av olika skäl kom detta projekt aldrig till utförande,

2006 väcktes frågan om att placera ett kombinerat hotell- och bostadstorn med 40 våningar på platsen. Även detta torn lades i malpåse till förmån för den hotellbyggnad i 10 våningar som sedan uppfördes längst in i Lindholmshamnen.

Den nu föreslagna byggrätten för ”Karlatornet” markerar Lindholmens Centrum som ny nod i staden. Lindholmen har under en 20-årsperiod utvecklats från sliten industrimiljö till kunskapsnod, men nu återstår de stora klivet, att omvandla stadsdelen till tät blandstad.

Karlatornet

Karlatornet med tillhörande kluster av höga och låga byggnader, med ett blandat innehåll och hög grad av tillgänglighet för allmänheten, är ett viktigt steg i utvecklingen av såväl Lindholmen som Älvstaden som helhet. Den innefattar ett antal riktigt höga hus, våningar, samt en syskrapa på ca 80

våningar, som blir Göteborgs, och förmodligen Skandinaviens högsta när den står färdig 2019-2020. Skyskrapan skall, enligt utvecklaren, signalera vitalitet och framtidstro och vara en symbol för stadsdelen och en stolthet för alla göteborgare.

Designen är resultatet av en prekvalificerad internationell arkitekttävling. En prövning av lämpligheten av placeringen av Skyskrapan gjordes av staden när frågan ställdes av utvecklaren. Föreslagen placering på aktörens egen mark bedömdes olämplig, en alternativ placering nära Lindholmsallén, där byggnaden skulle kunna stärka och förtydliga detta stråk förordades. Staden ägde marken i det nya läget, men aktören förvärvade den. Stadsdelen planeras nu som en kvartersstad, med utåtriktade bottenvåningar, blandad stad med boende, arbetsplatser, handel, nöje och samhällsservice. De nya kvarteren skall bidra till att göra Lindholmen till en mer komplett stadsdel, med olika typer av boende, förskolor och skolor. Skyskrapan skall vara tillgänglig för allmänheten i bottenvåningen och en av de övre våningarna.

Bild: Zynka

Karlavagnsplatsen

Det vinnande tävlingsförslaget ligger till grund för planarbetet, *Detaljplan för bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen*. Målsättningen är att den första etappen som innehåller det så kallade Karlatornet ska vara färdigt till Göteborgs 400-års-jubileum 2021. Då finns även planer på att det ska finnas en linbana över älven med ett stationsläge vid Lindholmsallén.
Detaljplanen utgör en del i den övergripande idén om att långsiktigt utveckla Lindholmen och skapa en attraktiv blandstad. Ambitionen är att erbjuda mer bostäder och verksamheter i ett kollektivtrafiknära läge. Den nya strukturen ska överbrygga de glapp som idag finns i området med stora markparkeringar och barriärer som exempelvis Hamnbanan, Lundbyleden, Lindholmsallén och inte minst Göta älv. Den nya bebyggelsen ska bidra till stadsmässighet i området med stråk och mötesplatser som knyter samman och skapar kontakt ner till verksamheterna och bostäderna längs älven. Lindholmen ska på sikt integreras bättre med övriga Hisingen i en stadsväv som sträcker sig bort mot Ramberget och Rambergsstaden samt Kvillebäcken, Backaplan och framtida bebyggelse i Frihamnen.

Illustrationsplan för Karlavagnsplatsen

Bild: Zynka

Gator och vägar

Det pågår en intensiv diskussion och planering för den framtida infrastrukturen för Lindholmen. Tanken är att arbeta fram en ***fördjupad översiktsplan*** där man försöker fastställa hur den framtida kollektivtrafiken och gatustrukturen ska se ut. Viktiga delar är här Lindholmsalléns funktion och utseende, nya kopplingar till centrala staden samt hur den negativa påverkan från Hamnbanan och Lundbyleden ska hanteras. Arbetet kommer inte bara att påverka Lindholmen och dess närområde utan även områden på andra sidan älven.

Ett urval av diskuterade delar i den framtida infrastrukturen. (Ortofoto SBK)

Viktiga pusselbitar för en *Fördjupad översiktsplan*

1. Hamnbanan
- ska den ligga kvar i nuvarande läge
- ett eller två spår
- överdäckning/nedgrävning i befintligt läge
- flytt till ex en tunnel i Ramberget

2. Lundbyleden
- ska den ligga kvar i nuvarande läge
- överdäckning/nedgrävning i befintligt läge
- flytt till ex en tunnel i Ramberget

3. Lindholmsallén
- komplettering med spårvagnslinje
- omdisponering av körfälten

4. Linbana
- tvärförbindelse från området runt Järntorget till Lindholmen och vidare upp till Wieselgrensplatsen. Utredning pågår – läget för linbanan ej fastställt.

5. Ny kollektivtrafikbro
- spårvagnslinje
- gång- och cykelbana

I *Detaljplan för bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen* föreslås att en ny gata anläggs söder om Hamnbanan. Den ska i princip ersätta Polstjärnegatans norra sträckning, från cirkulationen i väster till Karlavagnsgatan/Regnbågsgatan i öster, vilket innebär att störande trafik flyttas från bebyggelsen till redan bullerstört område längs lederna. Den nya gatan är tänkt att kopplas ihop med Cronackersgatan i en framtida trafikstruktur.

Gatustruktur kring planområdet

1 *Ny gata*
2 *Tänkt koppling i en framtida trafikstruktur*
3 *Ny angöringsgata till planområdet*
4 *Polstjärnegatan – befintlig sträckning*
5 *Del av Polstjärnegatan som tas bort*
6 *Del av Karlavagnsgatan som stängs av för trafik*
7 *Ny gata för att klara angöring till de nya kvarteren*
8 *Karlavagnsgatan – befintlig sträckning*

För Lindholmsallén pågår diskussioner hur en framtida spårvagn kan placeras och om det går att samla biltrafiken i den södra delen för att låta mark i den norra delen bli parkyta istället. En förstudie gjordes 2013, ”Ny spårväg på Hisingen”. För närvarande pågår en fördjupad utredning där man bl.a. ska välja ut en lämplig sträckning.

Möjlig framtida sektion för Lindholmsallén. Bild: Semrén & Månsson

Cykel- och gångbanor

Framtida övergripande cykel- och gångbanenät. (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret)

Under hösten 2015 påbörjades bygget av en ny GC-bro över Lundbyleden och Hamnbanan för att göra det enklare att ta sig mellan Lindholmen och Rambergsstaden.

Inom ramen för *Detaljplan för Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen* föreslås en utbyggnad av cykelbana utefter Polstjärnegatan.

Diskussioner pågår kring en eventuell ny bro över älven (Se figur sid 28). Om den blir verklighet kommer det även att bli en gång- och cykelbana i den sträckningen.

Kollektivtrafik

Lindholmsallén är i dag och kommer även fortsättningsvis vara det huvudsakliga kollektivtrafikstråket. Tillgängligheten med kollektivtrafik kommer att öka om stadens planer för en utbyggnad av spårvagn i Lindholmsallén genomförs. Just nu pågår en spårutredning som bland annat utreder en framtida spårväg i Lindholmsallén och vidare dels västerut i älvstaden och dels via en ny bro från Lindholmen över till Stigbergstorget och vidare mot Linnéplatsen.

Det förs även diskussioner om nya ”expressbussar” som ska ha hållplatslägen närmare Lundbyleden för att slippa köra ned på gatunätet i och kring Lindholmsallén. Vidare utreds möjligheten att bygga ut en linbana mellan Järntorget och Wieselgrensplatsen, via Lindholmen, Lundby och eventuellt Ramberget. Målet är att en första etapp, mellan Järntorget och Lindholmen, ska vara utbyggd till 400-årsjubileet år 2021. Exakta hållplatslägen är inte fastlagda. Fler boende och verksamma på Lindholmen innebär bättre underlag för en utökad färjetrafik på Göta älv.

Framtida kollektivtrafik. (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret).

Parkering

Parkeringsutredningen för hela Lindholmen visar att det i dagsläget finns en överkapacitet på ca 50%. I en framtida utbyggnad av Lindholmen bör samutnyttjandet förbättras så att inte p-behovet behöver lösas i varje enskild detaljplan. Detta kan ske genom nya parkeringsanläggningar som kan samutnyttjas av många intressenter.

BN-beslut (2015-06-17) om speciella parkeringstal för Älvstaden:

”I gällande mål- och inriktningsdokumentet för byggnads-, fastighets- och trafiknämnden är en uppgift att revidera parkeringstalen angivna i ”Vägledning för parkeringstal” i enlighet med trafikstrategin och utbyggnadsplaneringen samt att börja tillämpa flexibla parkeringstal. Detta är ett angeläget arbete för hela stadens utveckling, men då planeringen för stora delar av Älvstadenområdet är pågående är nya parkeringstal en viktig planeringsförutsättning redan nu.”

Parker och grönområden

Översiktlig bild med framtida gröna kopplingar och grönytor. (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret)

Enligt park- och naturförvaltningen ”råder det stor brist på tillgång till park på Lindholmen. Det saknas bostadsnära park i området, men även tillgång till stadsdelspark och stadspark.” För att förbättra den befintliga parksituationen är det viktigt att i samband med utbyggnadsplaneringen för bostäder och verksamheter även planera för park- och grönområden. Viktiga pusselbitar är hanteringen av Lindholmsallén och det gamla bangårdsområdet utefter Hamnbanan. Dessa är de enda kvarvarande områden som är plana och inte hårdgjorda.

Naturmiljö och grönområden

Detaljplanen ger möjlighet till en mycket hög exploatering. Vid en så hög exploatering finns det en risk att boendemiljön inte blir tillräckligt bra och att vi inte uppnår de hållbarhetsmål som staden antagit. Det krävs därför särskilda åtgärder för att säkerställa en god boendemiljö, inte minst för barn samt att visa på att planen uppfyller målen om social och ekologisk hållbarhet. Inom ramen för planarbetet har ett omfattande arbete gjorts utifrån barnperspektivet. Där har man bland annat tittat på hur man kan få en gatu- och torgmiljö inom planområdet som uppmuntrar till vistelse, lek och upplevelse. I planområdet föreslås även en större lekplats som delvis ska ligga väderskyddad under tak. Vid planering av en tät blandstad krävs också ett nytänk kring hur man ska tillgodose förskolors och skolors krav på lokalisering och utemiljö. I planarbetet har förskolornas placering samt utemiljö studerats särskilt för att säkerställa de riktlinjer som finns i staden. Resultatet har blivit att förskolorna placeras i anslutning till de ytmässigt största takterrasserna och skolan placeras i anslutning till grönområdet i norr.

Planförslaget anger en utveckling av grönytan söder om Hamnbanan till ett grön- och rekreationsområde. Inom detta område planeras inga större anläggningar för lek och idrott utan tanken är ett välgestaltat naturområde med naturlika planteringar och olika ytor för spontana aktiviteter och lek. Området är viktigt ur rekreationssynpunkt men även för att kunna uppfylla målen om biologisk mångfald och användande av ekosystemtjänster. Viktiga underlag för planförslaget har bland annat varit resultaten från BKA/SKA analyserna, beslutade kommunala inriktningsdokument (ex. Vision Älvstaden, Grönstrategin) samt utförda utredningar (ex. Grönplan för Centrala Älvstaden)

Storleken och avgränsningen av grönområdet kräver ytterligare studier och diskussioner. Viktiga frågor för det fortsatta planarbetet är bland annat följande:

- Hur stort grönområde behövs för att skapa en god boendemiljö och en social och ekologisk hållbarhet?
- Hur kan planens grönytor kopplas till närliggande parker och grönområden? Kan bättre koppling till andra grönområden minska behoven av grönområde inom planområdet? Det är viktigt att hitta en framtida grönstruktur som genom olika typer av tillgänglighetsanpassade gröna stråk kopplar samman befintliga och framtida parker och grönområden. Värdefulla grönområden i denna diskussion är här Ramberget, Herrgårdsparken, Lindholmsallén, Lindholmsparken samt strandpromenaden utefter Göta älv.
- Hur kommer den framtida gatustrukturen att se ut? Ett översiktligt planeringsarbete krävs för att studera gatustruktur och kollektivtrafikstråk för hela Lindholmen. Trafikkontoret anser idag, med hänvisning till översiktliga diskussioner, att planens förslag på ny gata utefter Hamnbanan, med en förlängning till Cronackergatan, kan komma att ingå i den framtida gatustrukturen för Lindholmen.
- Osäkra planeringsförutsättningar. Det finns flera strategiska frågor som påverkar omfattning och storlek på grönområdet. Det handlar bland annat om Lundbyledens och Hamnbanans framtida läge. Det är viktigt att planen inte innebär låsningar för den långsiktiga markanvändningen.
- Konkurrerande markanvändningsintressen måste diskuteras och utvecklas. Lindholmen är i en starkt expansiv period där efterfrågan på bland annat lokaler för verksamheter är stor. Möjligheterna till exploatering påverkas av skyddszon för farligt gods. De närmaste 50 m från hamnbanan får inte bebyggas och följande 50 m har starka inskränkningar på vad som får byggas (ex. inte bostäder). Möjligheterna till exploatering begränsas också av osäkerheten kring Lundbyledens och Hamnbanans framtida läge.

Grönområdet söder om Hamnbanan med Ramberget i bakgrunden.

Översvämningsrisk – högt vatten

Enligt förstudien *Älvskydd Lindholmen* (Ramböll 2015-06-22) planerar staden att bygga ett älvskydd för Lindholmen. Skyddet ska vara färdigbyggt 2035 och det ska skydda mot höga vattennivåer i Göta älv. Även dagvattensystemet ska skyddas från bakåttryckande vatten från älven med s.k. bakvattenstopp på alla utlopp. Innanför älvskyddet måste möjlighet finnas att magasinera vatten vid skyfall. Eftersom det just nu pågår ett flertal exploateringsprojekt i den västra delen av Lindholmen och eftersom även den känsligaste kajen finns i detta område, förslås i förstudien att älvskyddet uppförs med start från väster.

I utredningen ingår även en *Skyfallsutredning* där man har simulerat var ansamlingar av vatten kan uppstå innanför älvskyddet vid skyfall.
Redan vid 20-årsregn riskerar Karlavagnsgatan under Lundbyleden att översvämmas med mer än 50 cm vattendjup på djupaste stället. Vid 100-årsregn och 500-årsregn förvärras situationen och vattendjupet vid viadukten på Karlavagnsgatan kan uppgå till 1 m och det kan ta över en timma om vattnet ska tappas av via det befintliga dagvattensystemet.

Läge för planerat älvskydd längs Lindholmens kaj. (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret)

Framtida bebyggelse

”Lindholmen har en viktig roll som kunskapsnod med samarbeten inom media, konst och akademi. Tanken är att denna roll ska stärkas genom att bygga vidare på befintliga klusterbildningar. Områdets arbets- och utbildningsområde ska stärkas men också kompletteras med bostäder. Lindholmen ska utvecklas som knutpunkt och på sikt ska Stigberget kopplas samman med Hisingen genom en avlastande och kapacitetshöjande kollektivtrafikförbindelse”.

Eftersom det saknas program eller FÖP för Lindholmen är det idag svårt att spekulera i hur den framtida utbyggnaden kommer att se ut. Det kan dock konstateras att en viktig fråga är hur den framtida infrastrukturen kommer att se ut och då främst vad som händer med Hamnbanan och Lundbyleden samt nya kopplingar över/under älven. Som redovisas i figuren på sidan 28 pågår det redan idag en rad olika nybyggnadsprojekt på Lindholmen.

För att ändå kunna titta lite på hur *Detaljplan för bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen* kommer att påverka framtida utbyggnader i närområdet har vi avgränsat ett område som vi tror kan komma att bebyggas inom en nära framtid. Avgränsningen är gjord med Lindholmsallén i söder, Hamnbanan/Lundbyleden i norr och Herrgårdsparken/Polstjärnegatan i väster (se karta nedan).

Utredningsområdet (Ortofoto, stadsbyggnadskontoret)

Sociala aspekter

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Inom ramen för planarbetet för *”Detaljplan för Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen inom stadsdelen Lindholmen i Göteborg”* har stadsbyggnadskontoret genomfört en social

konsekvensanalys (SKA) och en barnkonsekvensanalys (BKA). Ett par möten har hållits där representanter från olika förvaltningar, bolag och exploatören har deltagit.

Området, enligt ovan redovisad karta, har inventerats och platsbesök har genomförts. I dialogen har kvaliteter och brister i området identifierats. De framtida planerna ska fortsätta att noggrannare analysera de sociala konsekvenserna.

Övergripande frågor som måste hanteras är att:

- åstadkomma ett blandat utbud av bostäder med olika upplåtelseformer.
- erbjuda offentliga rum som är öppna, trygga och tillgängliga för alla grupper i samhället under dygnets alla timmar.
- överbrygga barriärer och skapa kommunikation och rörelse.
- skapa gröna kopplingar och ett nytt grönområde för närrekreation.

Sammanhållen stad
En socialt sammanhållen stad innebär att människor från olika sociala grupper ser och möter varandra i det dagliga livet. I en blandad stad finns något för alla oavsett ålder, kön, socioekonomi eller etnicitet. Boende, arbete, kultur och rekreation är inte separerade i olika zoner.

Statistiken visar att Lindholmen idag skiljer sig från intilliggande stadsdelar demografiskt. Boende på Lindholmen har i genomsnitt högre utbildning och en högre genomsnittsinkomst än angränsande Rambergsstaden och Kvillebäcken. Det är färre utrikesfödda och en lägre andel familjer med försörjningsstöd på Lindholmen. I stadsdelen bor många unga vuxna i 20-årsåldern samt personer i 50-70-årsåldern. Arbetslösheten är låg. Stadsdelen vänder sig framförallt mot vattnet och centrala Göteborg och har dåliga kopplingar mot norr och övriga Hisingen.

- Det är viktigt att det som byggs framöver bidrar till en större socioekonomisk och etnisk blandning på Lindholmen.
- I en sammanhållen stad ska det finnas goda möjligheter att förflytta sig mellan olika stadsdelar. Varje utbyggnadsområde ska hanteras som en del i en större helhet och ha inbjudande entrépunkter. Det är viktigt att undvika upplevelsen av ”baksidor”.
- Sammanhängande cykel- och gångvägar måste byggas ut. Det är viktigt att överbrygga barriärer. Säkra gångstråk till kollektivtrafik.
- En tätare stadsstruktur med mer bostäder ger ett bra underlag och förutsättningar för en levande stadsmiljö med god service och bra kollektivtrafik. Det ska finnas verksamheter i bottenvåningarna.
- Det är viktigt att kunna erbjuda förenings- och möteslokaler i området.

Samspel
I dialog med boende på Lindholmen och under SKA/BKA workshops har vikten av att kunna erbjuda ickekommersiella aktiviteter och mötesplatser för alla åldrar poängterats. Lindholmen idag har en homogen befolkning. Målpunkter för flera skulle öka dynamiken.

- En helt eller delvis väderskyddad allmän lekplats inom området skulle vara någonting nytt och en tillgång för såväl stadsdelen som hela staden.
- Vid utformning av allmänna platser är det viktigt att åstadkomma en levande, öppen och barnsäker miljö.
- Vid utformning av byggnader och allmänna platser ska man fokusera på hur miljön upplevs i ögonhöjd för både barn och vuxna.
- Trafikmiljön måste planeras så att barn kan röra sig i området utan att komma i konflikt med bilar.

- Nya bostäder ställer krav på tillgång till utemiljöer och grönområden.
- I skyskrapan Karlatornet ska det finnas en allmänt tillgänglig utsiktsplats.

Vardagsliv
Stadens fysiska utformning ska underlätta vardagslivet. Närhet till vardagsaktiviteter, ett varierat utbud, tillgänglighet och att exempelvis barn kan röra sig tryggt och säkert är sådant som påverkar det vardagliga livet.

- Blandstad med verksamheter i bottenvåningarna och ”aktiva fasader” för ökad trygghet och för att fler ska röra sig i området under hela dygnet. Andelen bostäder avgörande för stadslivet.
- God belysning som gör utemiljöer attraktiva även den mörka tiden på dygnet och året.
- Stor variation i bostadsformer och upplåtelse så att människor kan bo kvar i området vid en ändrad livssituation.
- Det ska finnas säkra gångvägar och vistelseytor för barn. Tillgänglighet till parkområden är viktigt.
- Miljöer för utomhusidrott saknas och bör tillskapas. Attraktiva vistelseytor i form av nya parker och torg med inslag som lockar till lek och rörelse.
- Ett bra serviceutbud med butiker och aktiviteter för alla åldrar.
- Förskolor och skolor med goda utemiljöer.
- Ett bra lokalklimat med bra vind-, sol-/skuggförhållanden är avgörande för trivseln.

Identitet
Identitet kan handla om hur andra utifrån identifierar området men också hur var och en som bor, arbetar eller besöker området upplever det.

- Skyskrapan Karlatornet blir identitetsskapande för området. Det blir ett nytt landmärke som påverkar mer än det absoluta närområdet.
- Varför och för vem är frågor som ställts återkommande i samband med Karlatornet. Det är viktigt att det blir en allmänt tillgängligt utsiktsplats i tornet. Upplåtelse och boendeformer i tornet och i övrigt bostadsbestånd är avgörande för identiteten.
- För trivseln är det viktigt att behandla de olika skalorna med omsorg. Det är en utmaning att få ner det storskaliga och i marknivå åstadkomma mänskliga, intima rum med upplevelser i ögonhöjd för barn och vuxna.
- En attraktiv allmän lekplats, kanske delvis väderskyddad under tak, kan bidra till områdets identitet.

Blandstad
Visionen om blandstad rymmer mer än bara blandade funktioner. Här ryms önskan om en levande, trygg stad, önskan om en spännande och attraktiv stad, om en hållbar och flexibel stad, en stad där alla får plats. Blandstadens kvaliteter skapas genom variation i stort och smått, på alla nivåer i planeringen.

Människans upplevelse står i centrum. En lyckad blandstad gör att alla människor känner sig välkomna, vill använda stadens rum, vill promenera och cykla och känner sig trygga. Det är gatans miljö som är utgångspunkten, där blandningen inte bara bör vara i olika funktioner utan även visuell.

Variationen kan bestå av finmaskiga kvarter, funktionsblandning inom kvarteret, en blandning mellan äldre och nyare bebyggelse och en variation av upplåtelseformer.

Offentliga platsers karaktär kan variera i stort och smått. Breda trottoarer kan ha varierande användning och gynna upplevelsen av stadsmiljön. Det bör finnas ett samspel mellan ute och inne, och bottenvåningarna bör vara publika och kunna förändras i användning över tid.
Ur översiktsplan för Göteborg antagen av Kommunfullmäktige 2009-02-26

Hälsa och säkerhet
Hur man hanterar störningar i form av vind, sol, skugga och buller har avgörande betydelse för att åstadkomma en god utemiljö. Området norr om Lindholmsallén påverkas av närheten till Lundbyleden och Hamnbanan vilket innebär buller, luftföroreningar och säkerhetsrisker. Höga hus ger speciella vindförhållanden. Barn är särskilt känsliga för störningar.

- De icketrafikerade ytorna är viktiga för trivsel och för att barn ska kunna röra sig utan att komma i konflikt med bilar.
- Lokalisera utemiljöer avsedda för vistelse som förskolegårdar, torg mm så att buller och dålig luft minimeras.
- Vindförhållanden, sol och skugga måste analyseras och åtgärdas i planarbetena.
- Med höga hus är fallande föremål från takterrasser och fönster en frågeställning att hantera. Även snö och isbildning måste beaktas.
- Tillgång till grönområden, park och närrekreation måste säkerställas.

Området väster om Karlavagnsplatsen

Göteborgs Stad har antagit fyra strategidokument. *Grönstrategi* för en tät och grön stad, *Strategi för utbyggnadsplanering*, *Trafikstrategi* för en nära storstad och *Vision Älvstaden*. Dessa dokument utgör, tillsammans med översiktsplanen, stadens styrdokument och vägledningar för att Göteborg ska fortsätta att utvecklas till en nära storstad.

Att utforma en stadskärna som svarar upp mot målen i dessa dokument ställer särskilda krav på bebyggelsens skala och gestaltning. Göteborg ska vara tillräckligt stort för att kunna erbjuda storstadens alla möjligheter, utan att tappa närheten och personligheten i det offentliga rummet. En dynamisk bebyggelse där höga och låga hus blandas kan ha fördelar jämfört med en sammanhållen kvartersbebyggelse där alla hus är lika höga. En dynamisk bebyggelse kan skapa en stad som är rik på upplevelser, skalnivåer som underlättar överblick och förståelse och som släpper ner ljus i gaturummet utan att göra avkall på önskad täthet.

Hur utbyggnaden på Lindholmen på sikt kommer att se ut kommer att behandlas i det kommande *Stadsutvecklingsprogrammet.* För att se hur den nya planen påverkar sitt närområde (se karta sidan 35) har tre olika förslag till utbyggnadsscenarier tagits fram. Scenarierna har anpassats till trafikkontorets olika framtida förslag till nya lokalgator och kopplingar till omgivande områden. Fler bostäder ställer krav på ytterligare lokaler för förskolor och skolor. I alternativ två och tre föreslås därför Herrgårdsskolans mark utökas för att ge plats för ytterligare byggnader och utemiljö. Det skulle i så fall innebära att Polstjärnegatan mellan Stenbocksgatan och Gamla Ceresgatan får en annan sträckning. I det första förslaget integreras förskola och skola i de nya kvarteren. Viktigt är också att i den nya stadsbebyggelsen inrymma små platser, torg och miniparker. Man bör också tänka på gröna kopplingar till älvrummet och intilliggande park- och grönområden.

Alternativ 1

Alternativ 2

Alternativ 3

Slutsats

Aktuell *Detaljplan för bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen* kommer att bli ett viktigt första steg i att utveckla Lindholmen till en mer komplett stadsdel med ytterst goda möjligheter till att bygga en fungerande modern blandstad. Genom områdets unika karaktär och med det nya landmärket, Karlatornet, kommer planens byggnation att förstärka stadsdelens roll som kunskapsnod och verkligen synliggöra Lindholmen och sätta focus på Älvstaden.

Planens struktur och bebyggelse kommer inte att försvåra möjligheterna att hitta en bra stadsstruktur och utveckling för hela Lindholmen. Det finns goda förutsättningar för en bra stadsutveckling både för områdena närmast planen och övriga Lindholmen.