



Samrådsredogörelse

Datum: 2012-05-29
Diarienummer: 1194/02

Johan Altenius
Telefon: 031-368 15 57
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Program för detaljplaner, Norra Masthugget inom stadsdelarna Masthugget och Pustervik i Göteborg

Samrådsredogörelse för program

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 22 juni 2010 att genomföra samråd för programförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, under tiden 18 augusti till 28 september.

Förslaget har varit utställt på stadsbyggnadskontoret, i Älvrummet, på Olof Palmes och i Folkets Hus samt på stadsdelsbiblioteket i Linnéstaden under samrådstiden. Upptryckta handlingar av programförslaget har även funnits att hämta på dessa platser.

Information om programsamrådet har även annonserats i Göteborgsposten, Metro samt i Tidningen Centrum.

Sammanfattning

Totalt har 73 yttranden kommit in, varav 22 stycken från sammanlagt 38 begärda remissyttranden. De flesta (avseende såväl remissinstanser som sakägare, boende och övriga) är generellt positiva till att området utvecklas och att det blir en blandstad av innerstadskaraktär, många betonar vikten av det verkligen genomförs. De allvarligaste synpunkterna rör främst Oscarsledens framtid, Stenas Danmarksterminal, trafikstrukturen och byggnadshöjderna, vilka alla har delade meningar om.

Länsstyrelsen, Trafikverket och miljönämnden m fl framför en viss tveksamhet till föreslagen fördelning av trafiken inom och i anslutning till programområdet samt avseende kopplingar till Oscarsleden. De som är negativa menar att de bullerstörda områdena blir mer utbredda vilket minskar möjligheterna till bostäder. Förslaget uppfattas också som en prioritering av biltrafiken på bekostnad av gång- och cykeltrafikanternas utrymme, säkerheten samt miljön. De som är positiva uppskattar

kopplingen mellan Första Långgatan och Allén som ett livfullt stråk och menar att silningen av trafiken är stadsmässig.

Alternativet med en överdäckning av Oscarsleden avfärdar många med att det blir ytterligare en barriär och att det långsiktiga målet med den sammanbyggda staden och kontakten med älven förloras. Denna kritik eller tveksamhet kommer ifrån både Länsstyrelsen, kommunala instanser, intressenter och privatpersoner. Andra menar att det är positivt med större yta för bostäder och park samt att lösningen är ekonomiskt mer rimlig jämfört med nedgrävning. Flera yttranden kopplar frågan om Oscarsledens framtid med framtiden för Stenas Danmarksterminal och menar att de måste utredas tillsammans.

Stenas område (som inte ingår i programområdet) splittrar skaran av yttrande. Området är av riksintresse som hamn vilket bl a Länsstyrelsen och Sjöfartsverket betonar. Många tycker att Stenas (centrala) närvaro är positiv, men många invånare i staden vill ha tillgång till kajområdet och önskar en alternativ lokalisering av terminalen.

Några önskar låga hus och luftig bebyggelse, andra tycker att föreslagen höjd är relativt bra och att något högre hus är positivt medan ytterligare andra önskar ett område som är tätt och högt.

Länsstyrelsen påtalar behovet av ett flertal utredningar för att i fortsatt planering kunna bestämma vilken användning av marken som är lämplig i de olika delarna. Ett riksintresse får inte skadas påtagligt av exploateringen.

Stadsbyggnadskontorets samlade bedömning och förslag till fortsatt arbete:

Efter genomfört samråd har olika alternativ för hur Oscarsleden kan "hanteras", på kort eller lång sikt och hur programområdet som en följd av det kan utformas, analyserats. Framför allt har alternativen studerats och analyserats ur tre aspekter – vad förslagen innebär för stadsbild och stadsmiljö, möjlig exploatering respektive ekonomi och genomförbarhet. Utredningarna visar framför allt på svårigheter och nackdelar med att på "kort" sikt göra större åtgärder på Oscarsleden, som att gräva ner leden eller däcka över den i befintligt läge. Dels kan det ge begräsningar och låsningar inför fortsatt utveckling av hamnområdet och stadens koppling till älven och dels kan det innebära stora ekonomiska ansträngningar. Samtidigt pågår ett visionsarbete för Centrala Älvstaden på uppdrag av kommunstyrelsen, i vilket Norra Masthugget ingår (en vision och strategi ska presenteras under 2012), respektive ett arbete med att ta fram en trafikstrategi för staden.

Sammantaget visar detta på att större förändringar avseende leden och hamnområdet bör avvakta utfallet av dessa översiktliga arbeten och inriktningar för Centrala Älvstadens fortsatta utveckling. Fortsatt planering föreslås ske i flera etapper enligt stadsbyggnadskontorets grundförslag med start i områdets östra del. En arkitekttävling föreslås genomföras för området Järnvågen, för att utveckla programförslaget och inkomna yttranden vidare. Berörda markägare, intressenter och allmänhet kommer på olika sätt att göras delaktiga.

Redovisade anslutningar till Oscarsleden finns redan idag, men justeringar avseende utformning eller läge får studeras vidare i samråd med bl a Trafikverket. Den enda kompletteringen är utfarten från den västra delen av programområdet på leden i västlig riktning.

Föreslagen silning av trafiken har till syfte att skapa en robustare struktur där inte enskilda huvudgator i staden belastas med all trafik, med resultatet att det utgör kraftiga barriärer för fotgängare och cyklister. En tydlig hierarki i strukturen ska fortfarande finnas, men fler gator ska nyttjas, vilket bl a innebär att det totala trafikarbetet kan bli mindre. Föreslagen struktur syftar också till att goda kopplingar ska skapas till

omgivande stadsdelar och att området kan byggas upp kring en enkel kvartersstruktur som knyter området samman och som ger förutsättningar för en god stadsmiljö som är enkel att ta sig till. Detta får i fortsatt planering utvecklas vidare genom en medveten utformning av gator och stråk, varav en viktig förutsättning är att gatorna utformas för låga hastigheter med tydliga och säkra gång- och cykelöverfarter.

Viktiga förutsättningar för att skapa en så levande och variationsrik stadsmiljö som möjligt kommer att eftersträvas och säkerställas i detaljplaner och i vidare diskussion med fastighetsägare och intressenter. Stor del av marken inom programområdet ägs av kommunen så goda möjligheter finns även att efterfråga olika former för upplåtelse och storlekar mm i samband med markanvisningar. Kvalitets- och gestaltungsprogram och andra stadsbildsstudier får tas fram som underlag för utformning av såväl bebyggelse som de offentliga rummen.

Erforderliga utredningar kommer att tas fram i samband med fortsatt detaljplanering av området. I detta arbete får också omfattning av olika åtgärder, innehåll och utformning samt lämplig utbyggnadsordning bedömas. Om det i samband med fortsatt planering bedöms att riksintressen kan skadas, får detta utredas vidare i en särskild miljökonsekvensbeskrivning och åtgärder vidtas.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, trafikkontoret, park- och naturförvaltningen och Älvstranden Utveckling för kännedom och ev. beaktande vid fortsatt planering och efterföljande detaljplaners genomförande.

Till programhandlingen och samrådsredogörelsen biläggs två utredningar som har tillkommit efter genomfört programsamråd:

Bilaga 1 – Konsekvensanalys, Sweco, okt 2011

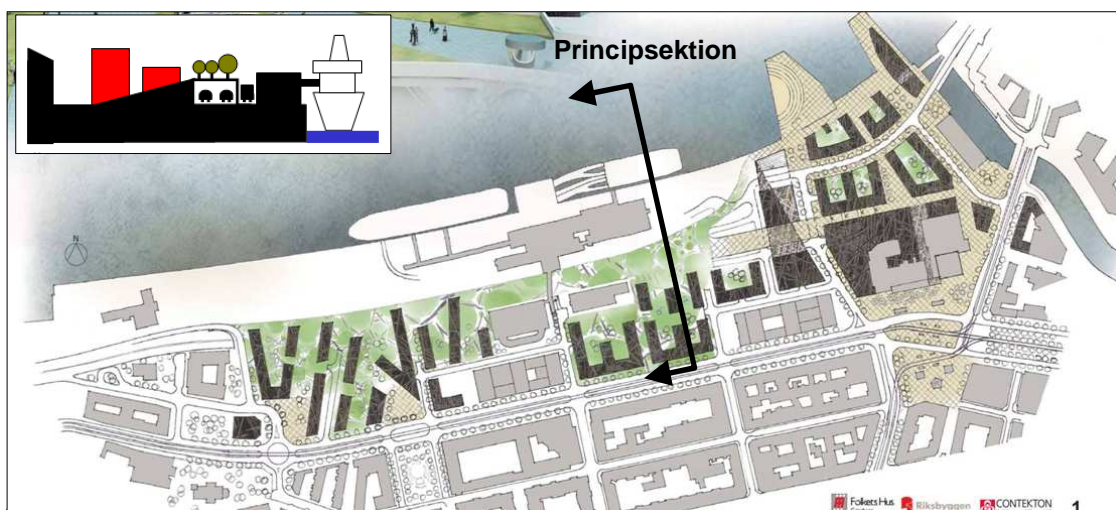
Bilaga 2 – Tekniska förutsättningar, ÅF, april 2011

Samlade kommentarer

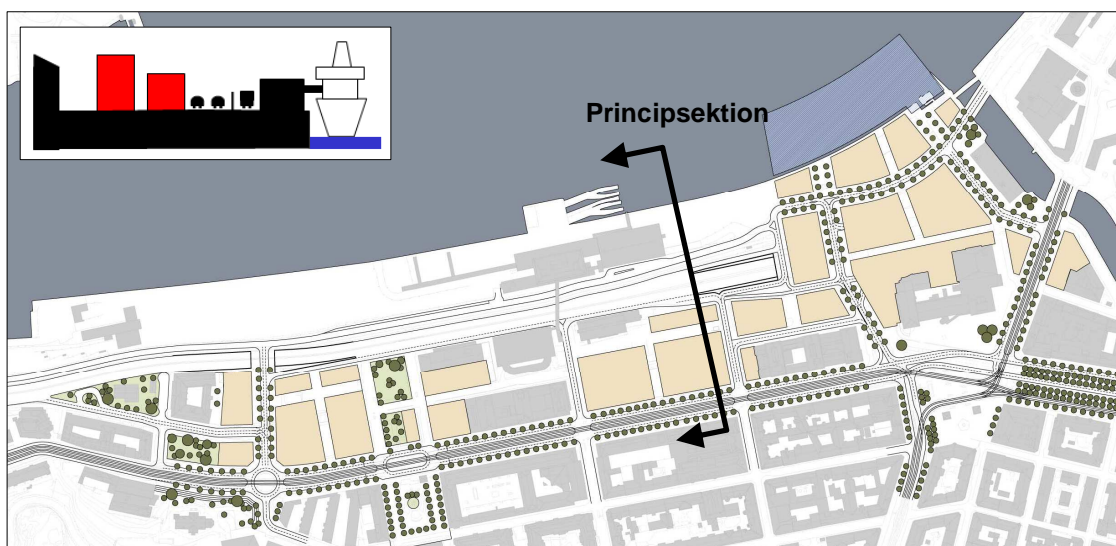
Inkomna yttranden från remissinstanser, sakägare, bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och boende samt övriga, berör i många delar samma frågor. Sådana frågor tas därför upp och kommenteras samlat under några teman nedan. Vid behov ges kommentarer även i anslutning till respektive yttrande som sammanfattats och redovisas under ”Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer”.

Förtydligande avseende alternativa utformningar av området

I samband med att programförslaget togs fram, framförde Riksbyggen som intressent i området ett förslag om att bygga över Oscarsleden med en ”grön brygga” som trappas ner mot befintlig marknivå på Första Långgatan. Ovanpå och i anslutning till överbyggnaden föreslås bostadsbebyggelse placeras fritt i en parkmiljö. Förslaget togs med i stadsbyggnadskontorets samrådsmaterial som ett alternativ till kontorets egna förslag, i samrådsredogörelsen kallat ”sbk:s grundförslag”, för att därmed hålla isär det från Riksbyggens förslag med en överdäckning av Oscarsleden.



Sbk:s grundförslag innebär i princip att Oscarsleden i närtid istället ligger kvar utan åtgärd, för att i ett senare skede kunna grävas ner, däckas över, byggas om till en stadsgata eller på annat sätt ”hanteras”. Grundförslaget bygger i huvudsak på en kvartersstruktur i markplan som en utvidgning av omgivande stadsområden.



Stadsbyggnadskontorets grundförslag

Oscarsleden och hamnytorna

Inkomna yttranden:

Synpunkter som framförts avseende sbk:s grundförslag, att i närtid lämna Oscarsleden utan större åtgärder, är bl a störningar i form av buller från trafiken från framför allt leden och att föreslagna kontorsbyggnader närmast leden genom sin placering och volym kan komma att innebära en försämrad kontakt med älven.

Avseende Riksbyggens förslag så framförs i flera yttranden en stor tveksamhet till en överbyggnad. Bl a nämner många vikten av att behålla och på sikt utveckla de fysiska och visuella kopplingarna ner mot älven, vilket i markplan byggs bort med förslaget och uppfattas ge en stark barriäreffekt. Vikten av att ordentligt utreda frågan och vikten av att studera olika alternativ för leden ihop med färjetrafikens och hamnytorernas framtid poängteras samtidigt.

Gällande båda alternativen framförs i många av yttrandena en oro för eventuell påverkan på riksintressena sjöfart-farled-hamn, kommunikation-väg och kulturmiljövård.

Kommentar:

Sbk:s grundförslag (Oscarsleden kvar tillsvidare)

Sbk:s grundförslag är avgränsat och utformat med avsikten att stora delar av Norra Masthugget på relativt kort sikt ska kunna byggas ut och utvecklas till ett innerstadsområde av blandad karaktär. Hamnytorna ingår ej i programområdet, då alternativ för färjetrafiken i nuläget ej finns, men förslaget är utformat så att man på längre sikt ska kunna koppla på och bygga vidare staden ner till älven om färjetrafiken flyttar till annat läge eller på olika sätt kan integreras i en stadsbebyggelse. Större delen av hamnytorna beskrivs därför som ett utredningsområde för en möjlig vidare stadsutveckling på längre sikt och ingår inte i själva programområdet.

Inte heller föreslås i sbk:s grundförslag i detta skede några större förändringar av Oscarsleden, då den stora kostnaden för att gräva ner och däcka över leden inte ansetts vara motiverad så länge färjetrafiken finns kvar och ytan därmed ej är möjlig att exploatera. Däremot nämns och behålls möjligheten att på längre sikt gräva ner och bygga över leden i ett senare skede.

Hur leden och hamnytorna kan och bör utvecklas får bli studeras vidare i fortsatt planering av området, inom ramen för Centrala Älvstaden och eventuella lokaliseringsstudier för färjetrafiken, övergripande trafikstrategier mm. Alla viktiga förutsättningar för detta, konsekvenser, kostnader och alternativ mm får därmed belysas i dessa utredningar (se även *Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelse*).

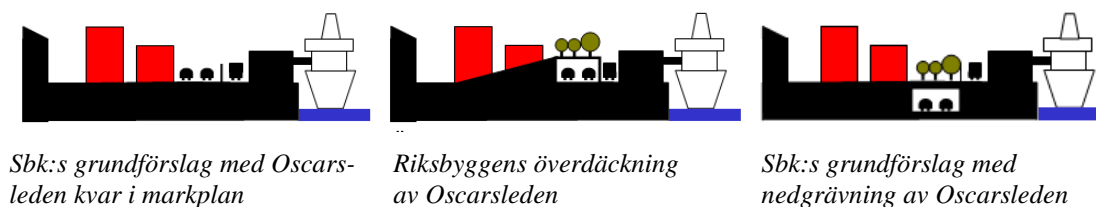
Sbk:s grundförslag innebär att ny bebyggelse och infrastruktur tillkommer i anslutning till såväl hamnområdet som Oscarsleden och viss utbyggnad i vattnet kan bli aktuellt, vilket får studeras särskilt. En god tillgänglighet till älven och bra kopplingar till Skeppsbroområdet är bli viktiga kriterier för en utveckling av programområdets östra del. Utgångspunkten för förslagen markanvändning och områdets utbredning är att den inte ska innebära betydande påverkan på angränsande riksintressen (sjöfart-farled-hamn, kommunikation-väg, kulturmiljövård), men eventuella konflikter och störningsrisker som finns och som framkommit i samrådet får belysas och utredas i det fortsatta arbetet. Samma sak gäller även för färjetrafiken, där hänsyn får tas och bedömas utifrån aktuell och planerad verksamhet med anslutande trafikföring samt möjlighet till framtida alternativa lösningar. Detta arbete kommer att ske i fortsatt samråd med berörda verksamhetsutövare, myndigheter och sakägare m fl.

Sbk:s grundförslag innebär en struktur med kvarter i form av kringbyggda gårdar vilket därmed möjliggör bostäder i området som till stora delar är utsatt för höga bullernivåer från såväl trafiken på Oscarsleden som på Första Långgatan m fl. Närmast Oscarsleden föreslås byggnader (innehållande kontor, handel och annan verksamhet) placeras som ett bullerskydd för bakomliggande bostäder. "Kontorsskärmen" har i huvudsak att göra med innehållet snarare än med strukturen i fråga. Som framgår av förslaget så handlar det inte om en sammanbyggd kontorslänga utmed leden, utan enstaka byggandskroppar som kompletterar befintlig bebyggelse och som inordnas i kvartersstrukturen i området. Bullerskydd i form av glasskärmar mellan byggnaderna kan dock krävas. Gatorna i nord sydlig riktning är som idag även i fortsättningen stråken och siktlinjerna ner mot älven.

Alternativa utformningar av området

Efter genomfört samråd har möjligheten till att bygga ut området enligt Riksbyggens förslag studerats vidare. Framför allt har förslaget studerats och analyserats ur tre aspekter – vad förslaget innebär för stadsbild och stadsmiljö, möjlig exploatering

respektive ekonomi och genomförbarhet. Motsvarande analys har samtidigt gjorts för sbk:s grundförslag (d v s med Oscarsleden tillsvidare kvar i markplan som idag) respektive ett alternativ med sbk:s grundförslag men där leden grävs ner under dagens markplan och däckas över med en parkyta (likt den som finns upphöjd i Riksbyggens förslag). De tre alternativen, som alla utgår ifrån att hamnområdet och färjetrafiken tillsvidare ligger kvar i nuvarande läge, kan beskrivas med följande principsektioner:



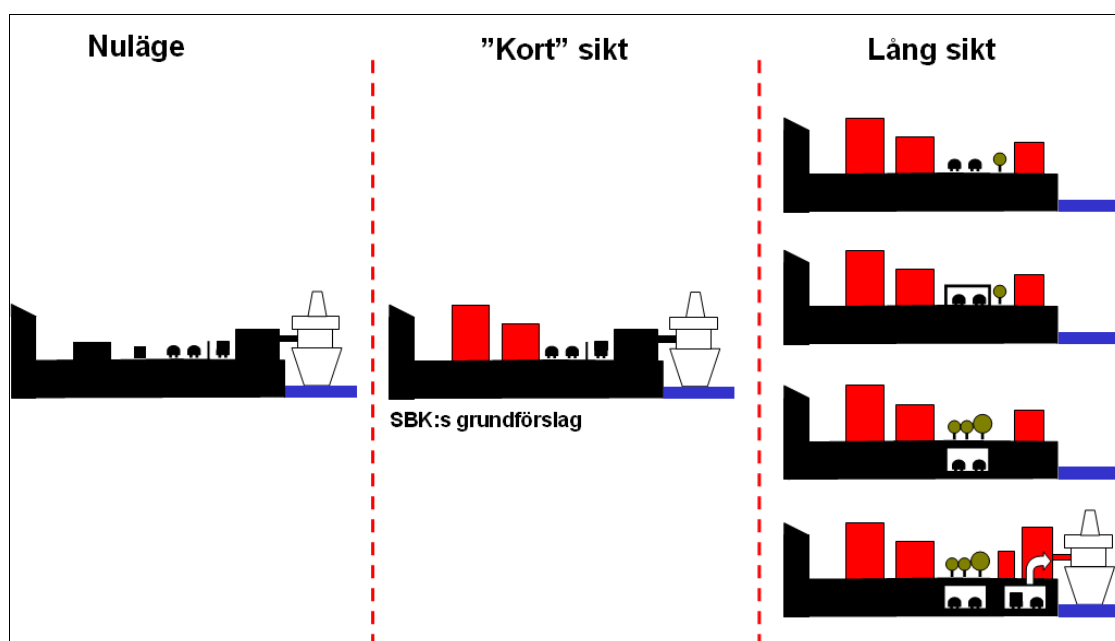
Två konsultutredningar har tagits fram, vilka biläggs samrådsredogörelsen:

Bilaga 1 – Konsekvensanalys, Sweco, okt 2011

Bilaga 2 – Tekniska förutsättningar, ÅF, april 2011

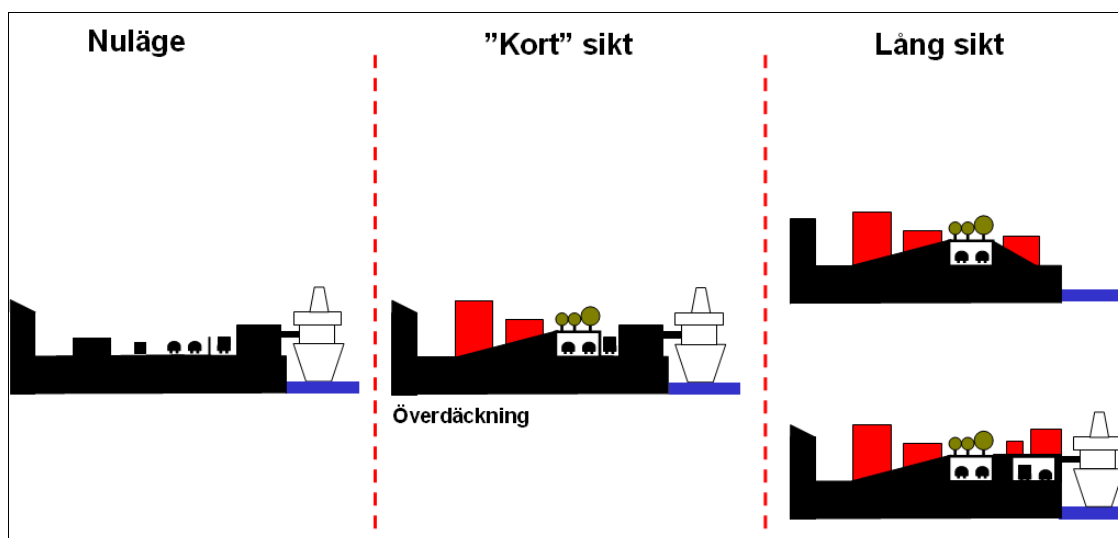
Resultatet från utredningarna kan mycket kortfattat sammanfattas enligt följande:

- Sbk:s grundförslag skapar en enkel och robust stadsmiljö som är överblickbar, flexibel och förändringsbar med flera olika framtidsscenarioer möjliga. Förslaget innehåller en blandad markanvändning, men med vissa begränsningar på grund av dålig luftmiljö och buller från Oscarsleden. Enligt förslaget möjliggörs ca 1200 lägenheter, 80 000 kvm kontor, 60 000 kvm service/handel/hotell/kultur, 5 000 kvm parkyta. Förslaget bedöms ge en balanserad genomförandekonomi enligt Älvstrandsmodellen.



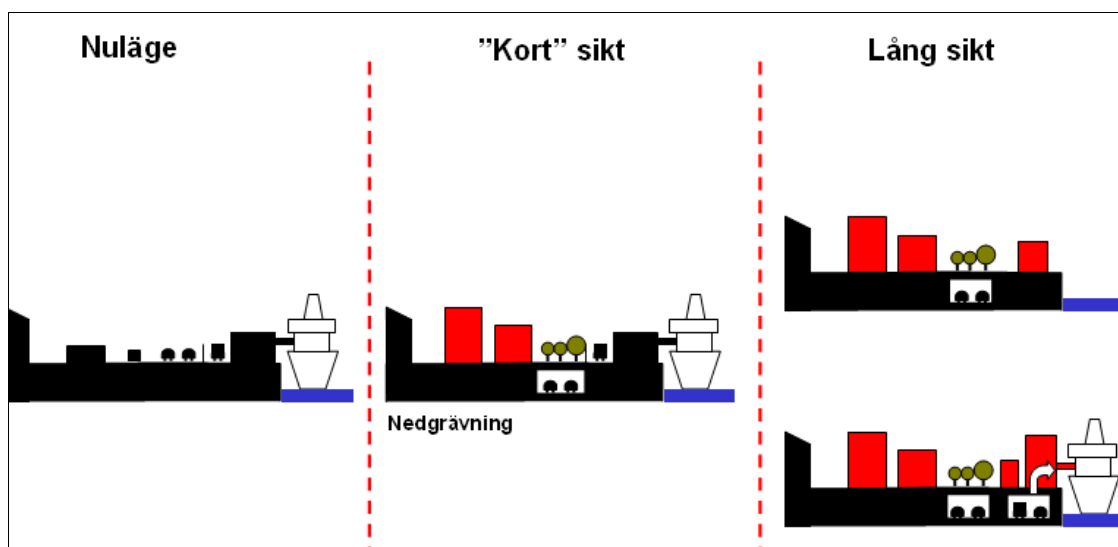
Med sbk:s grundförslag behålls möjligheten till olika framtida lösningar för Oscarsleden och hamnområdet.

- Riksbyggens överdäckningsförslag innehåller mycket parkmark men samtidigt en "färdig" struktur som inte är flexibel och som möjliggör färre alternativa framtidsscenarioer. Överdäckningen skärmar av buller från Oscarsleden, vilket tillåter en friare markanvändning ovanpå överdäckningen. Enligt förslaget möjliggörs ca 1500 lägenheter, 60 000 kvm kontor, 60 000 kvm service/handel/hotell/kultur, 25 000 kvm parkyta. Förslaget bedöms ge ett ekonomiskt underskott.



Med Riskbyggs överdäckningsförslag skärmas buller från trafiken på leden av, men innebär samtidigt att färre olika framtida alternativ för utveckling av hamnområdet och kontakt med älven behålls.

- Sbk:s grundförslag med nedgrävning ger på samma sätt som grundförslaget en enkel, robust och flexibel stadsmiljö. Nedgrävningen skärmar av buller från Oscarsleden, vilket tillåter en friare markanvändning i anslutning till och ovanpå överdäckningen. Enligt förslagets disposition möjliggörs ca 1500 lägenheter, 65 000 kvm kontor, 60 000 kvm service/handel/hotell/kultur, 25 000 kvm parkyta. Förslaget bedöms ge ett större ekonomiskt underskott.

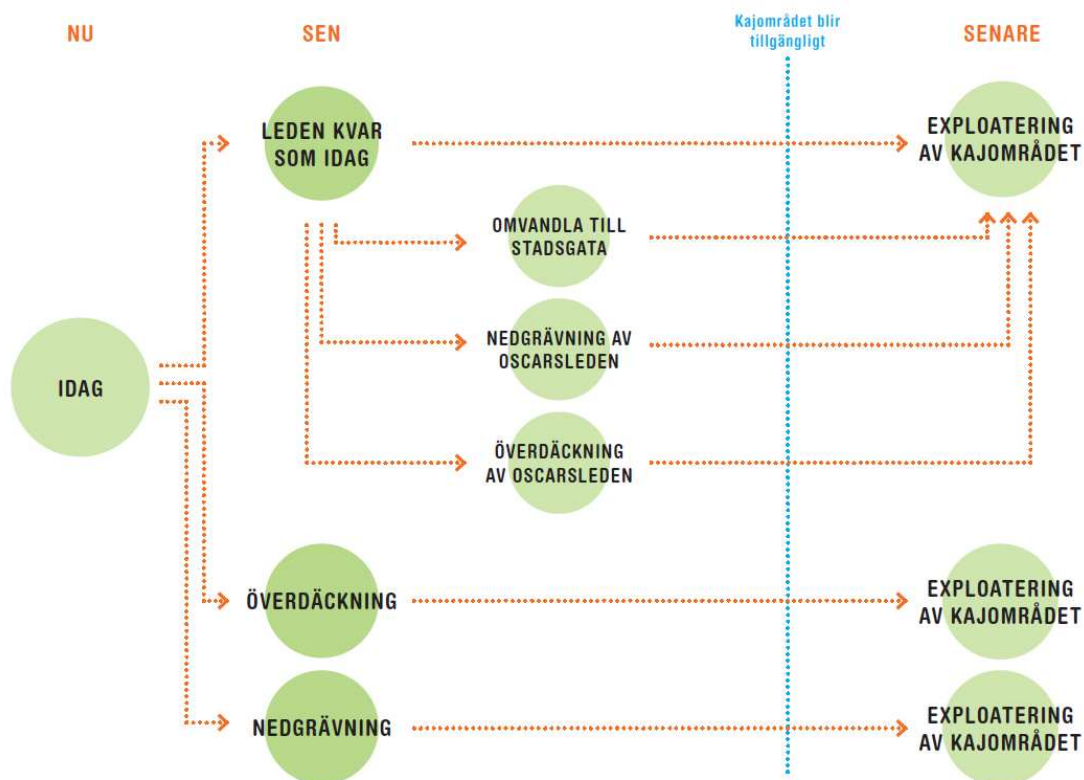


Med sbk:s grundförslag med nedgrävning skärmas buller från trafiken på leden av, och möjlighet till att skapa en god älvkontakt ökar.

Inriktning för fortsatt detaljplanearbete

Utredningarna från Sweco och ÅF visar framför allt på svårigheter och nackdelar med att på "kort" sikt göra större åtgärder på Oscarsleden, som att gräva ner leden eller däcka över den i befintligt läge. Dels kan det ge begränsningar och låsningar inför fortsatt utveckling av hamnområdet och stadens koppling till älven och dels kan det innebära stora ekonomiska ansträngningar. Samtidigt pågår ett visionsarbete för Centrala Älvstaden på uppdrag av kommunstyrelsen, i vilket Norra Masthugget ingår (en vision och strategi ska presenteras under 2012), respektive ett arbete med att ta fram en trafikstrategi för staden.

Sammantaget visar detta på att förändringar avseende leden och hamnområdet bör avvakta utfallet av dessa översiktliga arbeten och inriktningar för Centrala Älvstadens fortsatta utveckling. Eftersom stadsbyggnadskontoret grundförslag kan byggas ut samtidigt som möjligheten till olika framtida lösningar för Oscarsleden och hamnområdet behålls, en god ekonomi uppnås och en robust och kvalitativ stadsmiljö möjliggörs, föreslås detta utgör grund för etappvis fortsatt detaljplanearbete.



De olika strategierna för förslagen och hanteringen av Oscarsleden kan beskrivas med ovanstående bild.

Trafik/struktur och parkering

Avseende trafik/struktur och parkering har bl a framförts en viss tveksamhet till föreslagen fördelning av trafiken inom och i anslutning till programområdet samt avseende kopplingar till Oscarsleden. Förslaget uppfattas som en prioritering av biltrafiken på bekostnad av gång- och cykeltrafikanternas utrymme, säkerheten samt miljön. Bl a föreslås att parkering bör förläggas i områdets ytterkanter och att antal platser hålls nere och lösningar med bilpool skapas.

Kommentar:

Tidigt i programarbetet genomfördes analyser av områdets roll och identitet i staden och hur detta kan och bör utvecklas framöver. Arbetet ledde fram till viktiga riktlinjer för områdets utveckling, som sedan legat till grund för programförslaget. Genomgående har dessa riktlinjer i huvudsak syftat till att området ska utvecklas till ett spännande och uttrycksfullt innerstadsområde av blandad karaktär dit alla stadens och regionens invånare är välkomna och lätt kan ta sig.

Föreslagen silning av trafiken har bl a mot bakgrund av dessa riktlinjer till syfte att skapa en robustare struktur där inte enskilda huvudgator i staden belastas med all trafik, med resultatet att det utgör kraftiga barriärer för fotgängare och cyklister. Enligt programförslaget så ska det fortfarande finnas en tydlig hierarki i strukturen, men fler gator ska nyttjas, vilket bl a innebär att det totala trafikarbetet kan bli mindre.

Föreslagen struktur syftar också till att goda kopplingar ska skapas till omgivande stadsdelar och att området kan byggas upp kring en enkel kvartersstruktur som knyter området samman och som ger förutsättningar för en god och tillgänglig stadsmiljö. Detta får i fortsatt planering utvecklas vidare genom en medveten utformning av gator och stråk, varav en viktig förutsättning är att gatorna utformas för låga hastigheter. Se även Fortsatt planarbete och genomförande.

Enligt programförslaget förutsätts inga större förändringar av gc-nätets sträckning i området ske, förutom Masthamngatan som föreslås utformas som en gångfartsgata. Standarden på Första Långgatans cykelbanor behålls och om möjligt förbättras, men även detta får studeras vidare under fortsatt planarbete.

Första Långgatan är en huvudaxel i området och får därmed en viktig funktion även för biltrafiken. Idag är Första Långgatan med korsande gator underutnyttjad i detta avseende vilket fått till följd att bl a Järnvågsgatan och Linnégatan är mycket hårt belastade med miljö- och barriäreffekter som följd. Att nyttja alla gatorna i området ger en bättre spridning av trafiken, men de huvudsakliga stråken bör dock fortfarande ta de största trafikmängderna. En viktig förutsättning är att gatorna utformas för låga hastigheter, och att tydliga och säkra gång- och cykelöverfarter utformas, vilket får studeras vidare.

Utformningen av Järntorget och Olof Palmes plats är en mycket viktig uppgift i det fortsatta arbetet. Utformningen av Olof Palmes plats får studeras ihop med trafikfrågorna samt hur Folkets Hus byggs om och till och vilka verksamheter som etableras i området. Detta får utredas vidare i samband med detaljplan och en eventuell arkitekttävling.

Föreslagen trafikstruktur har studerats utifrån att leden i framtiden kan komma att grävas ner och däckas över och att området därmed kan utvidgas ner mot älven (även Riksbyggens förslag om en överdäckning utgår i princip från programförslagets redovisade trafiklösning). Redovisade anslutningar till Oscarsleden (för såväl leden kvar ovan jord som för en nedgrävning) finns i huvudsak idag, men justeras något i utformning eller läge (framför allt gäller detta vid dagens tunnelmyning). Den enda kompletteringen är utfarten från den västra delen av programområdet på leden i västlig riktning. Om leden tillsvidare ligger kvar som idag ovan mark, kan en koppling mot väster lösas genom en bro som sträcker sig från Hälsingegatan över leden och ner längs med körbanan. Alternativt kan denna ledas via Emigrantvägen och Fiskhamnsmotet ut på leden. Erforderliga utredningar och konsekvensbeskrivningar mm för åtgärder på och i anslutningar till leden, samt utformning av eventuella överdäckningar etc kommer att tas fram i samråd med Trafikverket.

Gräs i spårvagnsspåren kan dämpa buller och ge mer grönska i stadsrummen, men det är samtidigt viktigt att gatorna i de centrala delarna av staden ges en utformning som hänger samman med den täta kvartersstadens uttryck. Flera av gatorna i området föreslås kompletteras med trädplanteringar och på vissa platser kan gaturummet brytas av med gröna platser, t ex i form av s k ”fickparker”. I det fortsatta arbetet får fördjupade buller- och luftmiljöutredningar göras när förutsättningarna successivt blir tydligare.

Föreslagna parkeringslösningar utgår från stadens parkeringspolicy. Behovet löses i huvudsak i garage inom det egna kvarteret, vilket ger en spridning av biltrafiken och en funktionsblandning i området, vilket inte skulle uppnås om ett fåtal större anläggningar placeras i områdets ytterkant. För att klara behovet krävs två garageplan under de flesta kvarteren. Att som alternativ placera ett parkeringsplan inne på gårdarna ger en mindre disponibel yta än om garaget sträcker sig under hela kvarteret, samtidigt som våningsyta tas i anspråk som annars kan utgöra butiksyta eller gård i markplanet. Inne på gårdarna

är det angeläget att tillskapa gröna ytor för de boende och verksamma i husen. Olika lösningar för detta får studeras vidare i detaljplaneskedet.

Ett (eventuellt två) större parkeringshus har bedömts vara nödvändigt för att bli avlasta centrumområdet och tillgodose befintlig verksamhet, kringboende samt besökare (som idag parkerar på ytor som föreslås bebyggas). Detta föreslås i nära anslutning till leden i områdets östra del, och kombineras med bland annat handel i bottenvåningen samt kontor i de övre planen. Antalet parkeringar och lämpliga lösningar för detta får utredas vidare inom respektive detaljplan. Genom att tillämpa lösningar med bilpool respektive olika former av samutnyttjande av platser, kan antalet platser reduceras.

Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelse

Synpunkter som framförts avseende en möjlig knutpunkt vid Stigberget och framtida Lindholmsförbindelse är bland annat hur en sådan lösning kan säkerställas och hur den bäst samordnas med övriga planerade infrastrukturåtgärder. Dessutom framförs olika tankar kring alternativa lägen för färjetrafiken samt förutsättningar kring denna verksamhet.

Kommentar:

Att förlägga en ny knutpunkt vid Stigberget har bedömts som fördelaktigt jämfört med att (som i K2020) placera denna punkt väster om Masthuggstorget. Under programarbetet har förutsättningarna för detta översiktligt studerats och en principskiss finns också redovisad i det fördjupade programmaterialet.

En exploatering av den västra delen av programområdet kring Masthuggstorget ligger sannolikt ett par år framåt i tiden. Inför att dessa delar tas i anspråk, bör därför frågan om lämpligt läge och ytanspråk mm för en knutpunkt beaktas och studeras på nytt. Den planerade Södra centrumlänken och Lindholmsförbindelsen för biltrafiken förläggs sannolikt i en tunnel under älven och genom berget. Kopplingen till leden kan då ske längs med leden nedanför berget istället för i den västra delen av programområdet, som tidigare redovisats. Här förläggs i detta exempel även busshållplats samt eventuell älvtrafikhållplats vilka sammanbinds och kopplas till spårvagnshållplatsen uppe på Stigberget. Kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik till Lindholmen kan förläggas på en möjlig bro över älven. Detta förutsätter dock att bland annat färjetrafiken vid Masthuggskajen möjliggörs vid ett nytt läge väster om bron, eftersom den fria höjden under bron sannolikt inte blir tillräcklig för passage och broöppningar försämrar kollektivtrafikens villkor.

I programarbetet har färjeverksamhetens framtid varken studerats eller något särskilt alternativ förordats. Däremot har gällande förutsättningar för hamnområdet och den pågående verksamheten belysts, och i programmaterialet har olika möjligheter nämnts, däribland att flytta verksamheten till gamla Amerikakajen vid Stigberget. Platsen har bedömts ha förutsättningar för detta och kan ge många fördelar, så som nämnts ovan, men större om- och utbyggnader av kajen krävs sannolikt.

Hur och var färjeverksamheten kommer att bedrivas framöver ger väsentliga förutsättningar för hur såväl Oscarsleden och framtida Lindholmsförbindelser mm kan och bör utformas (se även *Oscarsleden och hamnytorna* ovan). Vad som är lämpligt läge för färjeverksamheten (och kryssningstrafik) och vilka möjligheter som finns samt avvägning mot andra intressen mm bör därför utredas särskilt, sett i ett mer övergripande perspektiv. I ett sådant sammanhang får även bland annat kostnader samt verksamhetens förutsättningar, såsom ytbehov, erforderlig infrastruktur, sjösäkerhet, miljökonsekvenser etc ingå.

Högt vatten

Ett antal yttranden tar upp frågan om översvämningsrisk vid extremt väder i området och efterlyser lösningar på skydd mot översvämning i ett helhetsgrepp för hela området.

Kommentar:

Tillgängligheten till kajytorna samt risken för översvämningar är viktiga frågor som tas upp i det fördjupade programmaterialiet. Bl a beskrivs hur programområdet är relativt platt och ligger under den rekommenderade nivån för lägsta tillåtna nivå för färdigt golv och öppningar i nya byggnader, +12,8.

Det förslag som presenteras i programhandlingen bygger på samma princip som för Skeppsbroområdet, vilket innebär att marken utmed kajområdet, Rosenlundskanalen och kring Tunnelmynningen byggs upp till rekommenderad nivå. Området fungerar därmed som skydd för bakomliggande bebyggelse som till stora delar ligger lägre än +12,8. En god tillgänglighet till kajområdet kan behållas bl a genom att höjdskillnader tas upp på en längre sträcka, för att hålla nere marklutningarna som uppstår.

Väster om tunnelmynningen skyddas ny och befintlig bebyggelse samt Oscarsleden av den skyddsmur som idag sträcker sig längs ledens norra sida. Gällande förutsättningar och åtgärder får utredas vidare i fortsatt detaljplanearbete då även kajens utformning och gestaltning får studeras.

Byggnadshöjder och utformning

Flertalet har i sina yttranden synpunkter på områdets exploateringsgrad och utformning, vilka i många fall går isär. De som önskar hög och tät bebyggelse argumenterar för fler bostäder, koncentrerat folkliv, spännande och intressant arkitektur, förstärkt innerstadskänsla, mm. De som å andra sidan vill ha en lägre och glesare bebyggelse menar att det ger ljusare och bättre bostadsmiljöer, mänsklig känsla i stadsrummet, skymmer inte omkringliggande bostäders utsikt över älven och samspekar bättre med skalan på omgivande områden, etc.

Många kan tänka sig enstaka högre byggnader, särskilt kring Järnvågen, medan övrig bebyggelse bör vara fem till sju våningar. Andra platser som pekats ut som lämpliga för högre byggnader är Masthuggstorget, nära Folkets hus och området nära älven.

Samtidigt framför andra att just de platserna inte bör innehålla högre byggnader. Omkring Masthuggstorget konkurrerar höga byggnader med Masthuggskyrkan och nära älven avskärmas kontakten med vattnet. Folkets Hus, som någon benämner Göteborgs kulturhistoriska centrum, bör inte konkurreras ut av ett nytt högt hus.

Viktigt för flera är också att det är riktiga stadskvarter med lokaler i bottenvåningarna, vilket andra motsätter sig och önskar friare struktur för att t ex skapa siktlinjer mot älven från sina bostäder.

Kommentar:

Programförslaget avser att redovisa en struktur för området och vilka gemensamma riktlinjer som fortsatt detaljplanering bör utgå ifrån. Förslaget redovisar också möjliga byggnadsvolymer för att man ska få en ungefärlig uppfattning om storleken på den tillkommande exploateringen och vad som kan vara lagom byggnadshöjder inom dess olika delar. Målsättningen är att skapa en så varierad och spännande stadsbild som möjligt, men såväl utformning och innehåll får studeras vidare under fortsatt detaljplanering.

Det pågår en mängd planarbeten på många platser runt om i staden med avsikt att möjliggöra bostäder och kontor mm. Då Norra Masthugget har ett centralt läge och

avses utvecklas till en del av innerstaden har Stadsbyggnadskontoret bedömt att exploateringsgraden bör vara relativt hög. Detta för att fler ska kunna erbjudas bostad eller lokal i ett attraktivt läge, vilket också skapar möjlighet till ett mer koncentrerat stadsliv med fler människor i rörelse. Göteborg är en stor stad i utveckling. Att den tätbebyggda staden utvecklas och att nya hus uppförs framför andra är oundvikligt. Däremot har SBK ett uppdrag att komplettera staden med respekt för de olika karaktärer som Göteborgs olika stadsdelar har.

Föreslagen exploatering är relativt hög och tät, men kan i vissa delar utökas ytterligare i första hand genom fler våningar. Vilka byggnadshöjder som är lämpliga kommer att studeras och avgöras i kommande detaljplaner, med bl a studier av slagskuggor, hur vindar påverkas, vilka gatumiljöer man skapar, relationen till befintlig bebyggelse mm. T ex kan det vara värdefullt att studera hur den nya bebyggelsen kan utformas och placeras för att respektera Frilagerhuset och Folkets Hus, som idag är viktiga igenkänningsmärken i området, samt hur en högre bebyggelse kan möta den småskaliga äldre bebyggelsen i Haga. Det är också viktigt att Masthuggskyrkan, som är ett av Göteborgs viktigaste landmärken, fortsatt får vara med och dominera.

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram en studie kring höga hus i området som kommer att ligga till grund för fortsatta diskussioner och utredningar avseende byggnadshöjder. I den föreslås, liksom i programmet, att högre hus kan lämpa sig kring Järnvågen då området är en ”brytpunkt” med en friare struktur, älven knycker här, och en hög byggnad skulle kunna manifesteras Järnvågen och torgen som viktiga platser även på lite håll. Vid Masthuggstorget kan ett eller flera höga hus bl a bidra till en mer varierad stadsbild, markera torget (likt befintligt Folkets Hus vid Järntorget), samt rama in torget och förstärka det som ett rum i staden.

Programmet föreslår att byggnadshöjderna inom ett kvarter bör fördelas så att mycket ljus kommer ner på gårdarna, t ex genom lägre byggnadskroppar i sydväst och högre i norr och öster. Detta ger också en variation i taklandskapet som även bör varieras i sin utformning. Vissa högre byggnader kan vara lämpliga för att skapa dynamik och variation i stadsrummen. Dessa bör då inordna sig i kvartersstrukturen och harmonisera med övrig bebyggelse.

Programmet föreslår att strukturen i området blir en fortsättning på Långgatsområdet och Linnéstaden i form av traditionell men modern kvartersstad. Tydliga gränser mellan offentliga och privata ytor är angeläget, samt att husen är tydligt kopplade till gatan, t ex för att nya kvarter ska utformas med bottenvåningar som möjliggör etablering av butiker eller annan utåtriktad verksamhet och för att möjliggöra ett flexibelt rörelsemönster.

Kulturverksamhet i området

Några yttranden tar upp frågor kring kulturverksamhet i området. Programförslaget, som med en föreslagen utveckling av områdets redan etablerade inriktning mot kultur-, förenings- och nöjesliv (med en tyngdpunkt på kulturverksamhet, hotell och annan centrumverksamhet kring Folkets Hus, Järntorget och Lagerhuset) tas emot positivt. Förslag framförs här på lokalisering av en framtida musikalscen i Västsverige och en handels-, kultur- och aktivitetsarena. Föreslagen gatusträckning utmed Lagerhuset ifrågasätts då det försvårar en placering av en ny dans- och teaterscen för Pusterviksteatern i direkt anslutning till Lagerhusets långsida. Någon anser att satsningen på ett kulturellt centrum kring Järntorget innebär en funktionsuppdelning, i motsats till den blandstad programmet önskar möjliggöra.

Kommentar:

Kring Folkets hus, Järntorget och Frilagerhuset, som sedan länge varit en mötesplats för stadens kultur-, förenings- och nöjesliv, föreslår programmet en utveckling med tyngdpunkt på kulturverksamhet, hotell och annan centrumverksamhet.

Utomhusaktiviteter och konstinstallationer kan göra stadsdelen trivsamt och spännande, och därmed locka människor. Exempel på större aktiviteter kan vara utomhusbiograf, konserter och föreställningar. Offentlig konst i det publika rummet berikar upplevelsen av staden och kan även fylla funktioner som sekundära sittor och lekplats mm.

Sedan programförslaget gick ut på samråd har Pusterviksteatern skaffat nya lokaler i annan del av staden varför frågan om en etablering i och i anslutning till Lagerhuset ej längre är aktuell. Därmed är den tidigare föreslagna teatertillbyggnaden inte heller längre i konflikt med den i programmet föreslagna gatusträckningen förbi huset. Gatan som är en viktig förutsättning för att i området som helhet skapa en fungerande trafiklösning föreslås utformas som en stadsgata och bedöms inte isolera Lagerhuset (se även *trafik/struktur och parkering*).

Programmets intentioner är att Järnvågsområdet kan utvecklas till ett kulturcentrum med en inbjudande och tillgänglig yttre offentlig miljö. Området kommer att vara en del av den blandade innerstaden och innehålla andra verksamheter än kultur, men en viss koncentration av kulturverksamheter kan sannolikt stärka de enskilda verksamheterna.

Stadsbyggnadskontoret har efter samrådet genomfört en "kulturworkshop" med deltagare från förvaltningarna och stadsdelarna samt aktörer och fastighetsägare i området m fl. Resultatet från workshopen kommer att utgöra underlag för fortsatt detaljplanering och eventuell arkitekttävling för området.

Parker, platser och stråk

Synpunkter framförs om att andelen föreslagna och befintliga grönytor i området är för få. Den park som föreslås norr om Masthuggstorget anses vara för liten och bör således värnas som park för alla. Förslaget om en större park ner mot älven med vattenkontakt och kanske en trädplanterad kajpromenad tas emot positivt av flertalet men dess koppling till Masthuggstorget och dess utformning får utredas vidare. Andra åsikter är att Heurlins plats ska lämnas öppen och trekanten obebyggd samt att det i hela området är viktigt med väl tilltagna trottoarer för uteserveringar och exponeringsyta för verksamheter. Trafiksäkerheten tas upp, att cykel- och gångtrafik bör framhävas bättre i förslaget liksom barnens förutsättningar till rörelse i centrala staden. Några menar att barn- och ungdomsperspektivet saknas och att det idag saknas bra samlingsplats för ungdomar i området.

Kommentar:

Såväl utformning som omfattning av områdets allmänna platser och stråk är viktiga frågor att jobba vidare med (se även *Fortsatt planarbete och genomförande*).

Andelen offentliga renodlade grönytor inom programområdet är relativt få, men målsättningen är att på sikt skapa fler ytor längs älven. Attraktiva offentliga platser och stråk bör därför förses med så mycket gröna inslag som möjligt. Gröna tak och väggar kan även utgöra ett komplement i en tät stadsmiljö. Gator och platser föreslås trädplanteras, och utmed Rosenlundskanalen och älven är det viktigt att kontakten med vattnet tas till vara och görs tillgängligt.

Heurlins plats är idag en odefinierad plats mellan trafikytorna. I programförslaget ramas platsen in tydligare med bebyggelse. Platsen bör kopplas till Rosenlundskanalen för att skapa vattenkontakt.

Masthuggstorget är utpekad som en viktig mötesplats i området. Här ska alla kunna träffas och runt torget är målsättningen att det ska finnas handel och restauranger och annan utåtriktad verksamhet. Programförslaget visar en möjlig utformning av Masthuggstorget som kopplas till parken norr om Första Långgatan. Torget kan med ny tillkommande bebyggelse längs norra sidan av gatan och med en flytt av spårvagnshållplatsen till torget, återfå funktionen av att vara en central punkt i området, som med ett stärkt befolkningsunderlag åter kan bli ett levande, hårdgjort och attraktivt torgrum med träd- och mindre planteringar. Ny bebyggelse på torget är en möjlighet som får studeras i samband med fortsatt detaljplanering. Flera mindre parker och intima platsbildningar föreslås i programmet att inordnas på flera platser i programområdet.

Norr om torget kan en park utformas som en mer skyddad och avkopplande miljö. Stadsbyggnadskontoret instämmer i att föreslagen park vid Masthuggstorget bör värnas som park för alla. Eventuella förskolor som placeras i närheten kan om möjligt nyttja parken som utflyktsmål, men inte som primär lekplats. Illustrerade byggnader i parken är avsedda att vara t ex kafépaviljonger och kiosker, men såväl parkens utsträckning som utformning och innehåll får studeras vidare i fortsatt planering. Spännande inslag av olika aktiviteter kan vara en möjlighet, men det finns också stora värden i att tillföra mycket vegetation, då detta är en bristvara i området idag.

Huruvida Masthuggstorget kopplas ihop med parken får också studeras vidare. Att placera en park i anslutning till torget är ett sätt att skapa en större sammanhängande offentlig yta och mötesplats i området. Utgångspunkten för gatustrukturen i området har varit att trafiken mellan kvarteren inte ska behöva ledas ut via Första Långgatan. Masthamnsgatan som är redovisad att gå genom parken föreslås utformas som en gångfartsgata, men möjligheten finns eventuellt också att gatan kan ledas runt parken, vilket får studeras vidare.

Om leden på sikt grävs ner eller däckas över och färjetrafiken flyttar till annat läge, kan parken vid Masthuggstorget förlängas ner mot älven. Längs älven finns det då goda möjligheter att skapa ytterligare grönytor. En trädplanterad strandpromenad kan också vara intressant.

I områdets västra entré kring den gamla pumpstationen föreslås en mindre park som på lång sikt, om leden grävs ner förbi området, kan vara värdefull för befintlig och vid kajen tillkommande bebyggelse och verksamhet. Slänten upp mot St Johanneskyrkan kan göras mer tillgänglig och kopplas samman med gröna Isaac Beens plats som kan bli ett tryggt rekreativt rum som inbjuder till vistelse. Mindre och intima platser kan också skapas i ett vidgat gaturum eller i en obebyggd del av ett kvartershorn. Platserna kan fungera som vilsamma intressanta avbrott längs stråk och kan erbjuda vistelseytor och grönska. Offentliga platser på tak kan också vara en möjlighet i en tät stadsmiljö. Med föreslagna kringbyggda kvarter, ges möjlighet att skapa skyddade gröna gårdar för de boende.

Levande och varierade gatumiljöer är en mycket viktig förutsättning för området och staden. Längs stråken skall bebyggelsen i bottenplan inrymma publika verksamheter, och gatorna skall ge plats för vistelseytor. Stråken bör ges tydliga rumsliga avgränsningar och intressanta variationer, såväl till sin utformning som till sitt innehåll. En viktig förutsättning är också att gatorna är lättillgängliga och sammankopplade med sin omgivning. Vid Första Långgatan, som kommer att få en viss ökad trafik, är det viktigt att jobba med tydliga gångpassager, exempelvis genom upphöjd vägbana och annan markbeläggning, för att knyta ihop de båda sidorna.

Förskola och social service

Kommunala förvaltningar påpekar att det idag råder brist på förskolor i området och med 1200 nya lägenheter tillkommer ett behov av drygt 13 förskoleavdelningar. Programmets förslag till möjliga lägen och lösningar för förskolor i innerstadsmiljön anses innehålla bra och intressanta lösningar men att de måste konkretiseras. Innan detaljplanarbeten startar måste behov av kommunal service, lägen samt tidsaspekter utredas liksom skolvägar analyseras, så att de blir säkra för barns och äldres användning. Samtidigt finns synpunkter på att parken i Masthuggstorgets förlängning bör värnas som park för alla och att förskolegårdar bör finnas på annan yta.

Kommentar:

Behovet av skolor, förskolor och olika typer av boende för äldre som genereras inom såväl programområdet som Skeppsbroområdet har studerats översiktligt. Behovet av och möjliga lägen för förskolor redovisas i programmet. En förutsättning i flera av lägena är att man t ex jobbar med lösningar i flera plan och att gårdar och tak etc utnyttjas för lek- och vistelseytor. Bostadsgårdar ger den fördelen att förskolan får en skyddad närlekplats, men det blir samtidigt lätt en konflikt med de boendes behov och önskemål.

En stor del av det kommande behovet kan sannolikt lösas inom programområdet och i det egna kvarteret eller genom befintlig service i närliggande områden. I de fall där denna möjlighet inte finns, får andra lägen och lösningar studeras vidare i samband med respektive detaljplan. Även skolvägar bör som föreslås studeras, vilket kan göras i samband med sociala- och barnkonsekvensanalyser (se även *Fortsatt planarbete och genomförande*). Motsvarande utredningar får även tas fram för övrig service, såsom service- och äldreboende.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att föreslagen park vid Masthuggstorget bör värnas som park för alla. Eventuella förskolor som placeras i närheten kan om möjligt nyttja parken som utflyktsmål, men inte som primär lekplats. Förutsättningen för det fortsatta arbetet är att erforderliga lekytor erbjuds i direkt anslutning till förskolelokalerna i första hand på kvartersmark.

Fortsatt planarbete och genomförande

Synpunkter framförs om att finansiering av övergripande allmänna anläggningar mm måste klargöras tydligare i ett tidigt skede och att etappindelningen måste ytterligare belysas. Bl a framförs vikten av att delar som är oberoende av beslut i frågor om leden och färjeterminalens framtid, kan planeras och iordningställs för bebyggelse tidigt. Om leden lämnas utan åtgärd, måste bullerskyddande lösningar vidtas.

Andra frågor som många anser behöver belysas bättre är bl a fastighetsstruktur och möjlighet för tredimensionell fastighetsbildning, möjligheten till att skapa unika lösningar och höga ambitioner för en hållbar stadsutveckling, höga miljökrav, barn- och ungdomsperspektivet etc.

Stort innehåll av bostäder samt kommersiella lokaler i gatuplanet framhålls som viktigt att reglera och ett stort inslag av studentbostäder förordas då dessa har mycket positiv inverkan på trygghet, liv och rörelse. Det offentliga rummet bör ägnas stor omsorg i det kommande planarbetet.

I flera yttranden framhålls Kommersen som en viktig mötes- och handelsplats (för såväl kringboende som tillresta) att bevara för att skapa en bra social blandning och multifunktionalitet.

Föreslagen struktur och ambition med mindre fastigheter och flera olika exploitörer lovordas av många medan några anser att fastighetsstrukturen och föreslaget innehåll i detta skede inte bör vara för detaljerad eller låst.

Många intressenter och berörda framför en önskan om att få delta i fortsatt planering. En gemensam vision för området med internationell prägel efterlyses.

Kommentar:

Fortsatt planering föreslås ske i flera etapper enligt stadsbyggnadskontorets grundförslag (se under *Oscarsleden och hamnytorna*) med start i områdets östra del. Finansiering av övergripande allmänna anläggningar mm kommer att utredas vidare och klargöras i samband med detta. Större förändringar avseende leden och hamnområdet bör bli avvakta utfallet av visionsarbetet för Centrala Älvstaden (en vision och strategi ska presenteras under 2012) samt pågående trafikstrategiarbete.

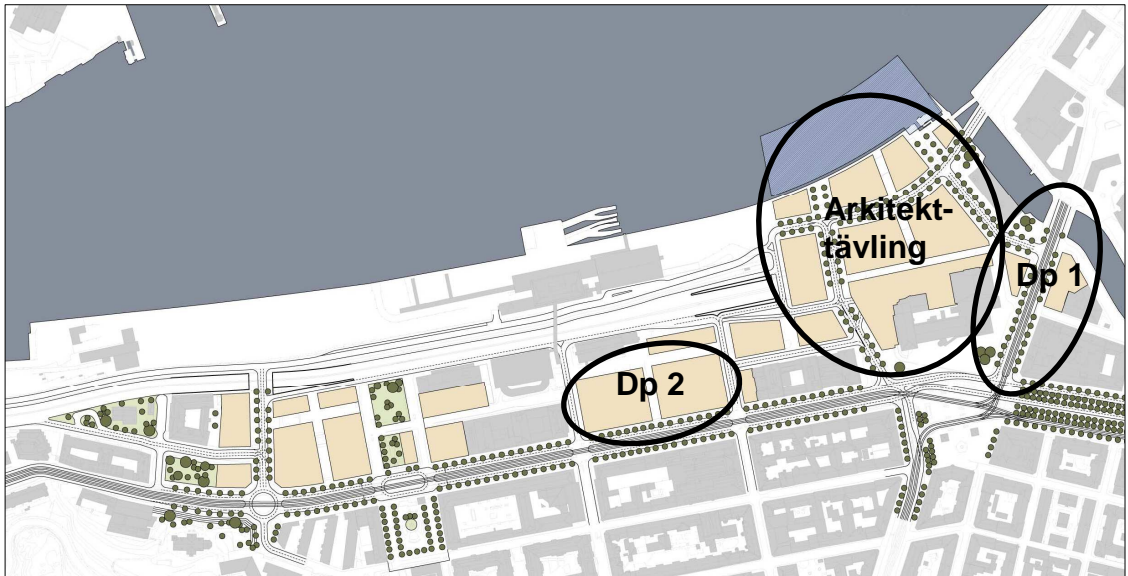
En arkitektävling föreslås genomföras för området Järnvågen, för att utveckla programförslaget och inkomna yttranden vidare inför fortsatt detaljplanering. Bli behöver tekniska och gestaltningsmässiga frågor belysas och utvecklas ytterligare innan detaljplaner utarbetas. Berörda markägare, intressenter och allmänhet m fl kommer på olika sätt att bjudas in att medverka i fortsatt planering och eventuell tävling. Formerna för en tävling får utredas vidare, men ambitionen bör vara att nå ut och få ett brett och gärna internationellt deltagande.

Programförslaget utgår från områdets befintliga verksamheter, bebyggelse- och fastighetsstruktur och förutsätter inte att någon verksamhet/byggnad måste tas bort/rivas. Kommersen är en värdefull mötesplats i området idag, men byggnaden har en placering och en utformning som gör det svårt att få en bra koppling mellan Masthuggstorget och den föreslagna parken norr om Första Långgatan. En ny byggnad med t ex en glasad bottenvåning skulle kunna berika såväl gatan som parken och torget och utbytet dem emellan. Olika alternativ för detta och t ex möjligheten att inordna dagens verksamhet i en ny lokal får utredas vidare i fortsatt detaljplanering ihop med nytt förslag till torg och park. Befintlig byggnad bör tillsvidare behållas och en eventuell nybyggnation kan ingå som en av de sista etapperna i områdets utveckling.

I samband med och inför fortsatt planering kommer erforderliga utredningar att tas fram och omfattning av olika åtgärder samt lämplig utbyggnadsordning bedömas, vilket nämns i programmet. Viktiga förutsättningar för att skapa en så levande och variationsrik stadsmiljö som möjligt kommer att eftersträvas och säkerställas i detaljplaner. Olika upplåtelse- och boendeformer samt prisbilder bör eftersträvas vid fortsatt detaljplanering och i vidare diskussion med fastighetsägare och intressenter. Stor del av marken inom programområdet ägs av kommunen så goda möjligheter finns även att efterfråga olika former för upplåtelse och storlekar mm i samband med markanvisningar.

Gestaltningssprogram mm får tas fram som underlag för utformning av såväl bebyggelse som de offentliga rummen. Sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser bör också genomföras. Ambitionerna är höga och tredimensionell fastighetsbildning ska kunna göras. Om det i samband med fortsatt planering bedöms att riksintressen kan skadas, får detta utredas vidare i en särskild miljökonsekvensbeskrivning och åtgärder vidtas.

Till programmet och samrådsredogörelsen biläggs två utredningar (analyser av alternativ för Oscarsleden) som har tillkommit efter genomfört programsamråd.



Fortsatt planering föreslås ske i etapper enligt stadsbyggnadskontorets grundförslag med start i områdets östra del.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden (Fastighetskontorets tjänsteutlåtande samt yrkande från S, FP, MP, M, V och KD) anser att föreslagen utveckling av området med ett blandat innehåll är positivt. Förslaget överensstämmer väl med kommunens planer om en förtätning av innerstaden med både bostäder och arbetsplatser. Fastighetsnämnden tillstyrker programmet med beaktande av följande synpunkter:

Den östra delen av området kommer i ett tidigt skede att utgöra en viktig länk mellan Skeppsbron och Järntorget samt övriga Masthugget, och därför utformas som en förlängning av Skeppsbron.

Om det är möjligt att skapa fler bostadsmiljöer och koppla staden till älven genom att däcka över Oscarsleden måste detta utredas som ett av flera förslag. Detta bör bl a kunna prövas lokalt i den västra delen där befintlig bebyggelse saknas. Ovanpå terrassplanet bör bostäder, lek- och vistelseytor skapas och befintligt markplan nyttjas som knutpunkt för kollektivtrafiken, handelsplats och parkering.

För att kunna genomföra kommande detaljplaner i området är det av stor vikt att finansieringen av de övergripande allmänna anläggningarna klargörs i ett tidigt skede.

För att säkerställa framtida kollektivtrafiksatsningar bör knutpunkten som i programmet redovisats vid Stigberget säkerställas eller inordnas i programhandlingen i enlighet med K2020 (vid Masthuggstorget).

Föreslagen trafikstruktur bör noga studeras även utifrån framtida scenarier där Oscarsleden byggs över eller sänks ner, då detta kan komma att ändra bl a antalet avfarter från leden och därmed trafikströmmarna. Parkering bör placeras i parkeringshus i anslutning till området.

Barnperspektivet måste genomsyra all verksamhet och staden ska utvecklas ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart. En viktig målsättning som framhålls i programmet är bl a att ta tillvara på dem som bor eller verkar i området för att få den blandstad av gammalt och nytt som eftersträvas. För att skapa en blandad karaktär så kan det även vara en fördel att låta många exploatörer bebygga området. Förslag på hur exploateringen kan höjas efterlyses (utan att frångå i yrkandet framförda principer för områdets utveckling).

En hög andel hyresrätt kan tillskapas genom att det ska finnas alternativ med lägre boendeara och/eller standardnivå. Även olika boendeformer med ett större brukarinflytande är önskvärt.

Masthuggstorget måste utformas på annat sätt än vad som föreslagits i programmet, för att skapa den täta staden med attraktiva och befolkade stadsrum. Torget bör delas in i flera små torgbildningar genom att bebygga ytan med mer bostäder.

Vid ärendets hantering har även två yttranden framförts från MP respektive V. I yttrandena framförs vikten av att tillgängliggöra kajkanten, men också att hålla tillbaka bebyggelsen något p g a översvämningsrisken.

Kommentar: Den östra delen av området utgör en mycket viktig koppling mellan stadskärnan och Linnéstaden samt övriga Masthugget och Majorna. Att säkerställa stråk och begränsa barriärer här emellan har varit en grundläggande utgångspunkt för programförslaget och utgör mycket viktiga förutsättningar för det fortsatta arbetet med att utforma området. Även att förlänga Skeppsbrons föreslagna kajstråk vidare väster ut är en målsättning, vilket får studeras vidare i fortsatt detaljplanearbete.

Se även Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna, Fortsatt planarbete och genomförande, Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelse, Trafik/struktur och parkering, Högt vatten.*

2. Göteborg Energi AB meddelar att ny bebyggelse kan kopplas till befintligt fjärrvärmenät. Eventuellt behov av omläggningar får studeras vidare i kommande detaljplanarbeten och bekostas av exploatören.

3. Göteborg Energi GothNet AB meddelar att man har en hel del optokablar och rör inom programområdet, vilket får studeras mer ingående i fortsatt planarbete. Annars inget att erinra.

4. Göteborg Energi Nät AB meddelar att man ser ett behov av att förstärka ledningsnätet och bygga nya nätstationer i området. Försörjningen får lösas samt säkras etappvis inom respektive detaljplan. Nya högspänningsledning kommer också att behöva byggas från befintlig station vid Esperantoplatsen fram till programområdet.

Befintliga stationer som måste flyttas, kan inte tas bort innan ersättande anläggning finns på plats. Såväl flytt av stationer som ändrad markanvändning kommer dessutom att ge upphov till omfattande ledningsflytt. Ledningsstråk skall placeras inom bestående vägstruktur, i första hand inom gång- och cykelbanors markområde och i andra hand inom gatumark. Exploatören skall kunna upplåta utrymme för en transformatorstation inom fastigheten om man avser att använda el för uppvärmning, eller om större elbehov föreligger.

Nätstationer som fristående byggnader är ur säkerhets-, tillgänglighets- och kostnadssynpunkt mest fördelaktigt, och området ska vara lättåtkomligt för en stor lastbil med kran. Marområdet måste också vara fritt från vatten- och avloppsledningar etc, och marknivån ligga på minst +12,8 m enligt Göteborgs höjdsystem.

Träd skall planteras med hänsyn till befintliga ledningars placering, och den slutgiltiga gestaltningen måste invänta detaljprojektering för att rimliga förutsättningar för ledningsbyggnad skall kunna ges. Respektive byggherre eller exploatör förutsätts initiera och bekosta eventuellt erforderliga flyttningar av befintliga anläggningar i samband med byggnationen.

Kommentar: Synpunkterna noteras och beaktas i fortsatt planarbete.

5. Göteborgs Hamn AB är positiv till en upprustning av Norra Masthugget. Det förstärker områdets karaktär och ökar dess attraktivitet. GHAB har förståelse för att det är viktigt för staden att komma ner till vattnet, men att det är viktigt att stadsutvecklingen sker i samklang med en långsiktig hamnverksamhet på Masthuggskajen på såväl kort som lång sikt och inte heller begränsar fartygstrafiken i farleden, eller fartygstrafiken till och från terminalområdet.

Vid utformningen av Norra Masthugget måste största möjliga hänsyn tas till hamnverksamheten för att undvika betydande negativ påverkan på riksintressena Göteborgs hamn och farled i Göta älv. Det går inte att flytta terminalverksamheten med nuvarande omfattning från Masthugget då alternativ för annan lokalisering saknas.

Föreslaget läge vid Amerikakajen är inte lämplig av bl a utrymmesskäl, behov av stora investeringar, konkurrerande intressen samt ur sjösäkerhetssynpunkt.

Verksamheten på Masthugget är ur ett hamnverksamhetsperspektiv mycket viktig, även i det längre tidsperspektivet. Masthuggskajen måste därför avgränsas som område för hamnverksamhet och inte som utredningsområde för vidare stadsutveckling. Gränsdragningen mellan omvandlingsområdet i Rosenlund/Järnvågen och terminalområdet måste göras i samråd med hamnverksamheten och de funktioner som idag finns för terminalverksamheten vid Rosenlund ersättas i närområdet intill terminalbyggnaden. Vid eventuella utbyggnader i vattenområdet måste en fartygssimulering göras för att visa på konsekvenserna för fartygstrafiken vid terminalen och i älven.

Vid en överdäckning av trafikleden måste hänsyn tas till säkerheten för hamnverksamheten, och gränsdragning och utformning göras i samråd med verksamheten. Att integrera hamnverksamheten i stadsbebyggelsen i sitt befintliga läge anses dock inte vara lämpligt då terminalytorna minskas samt att en överdäckning är väldigt kostsam och kan ge begränsningar för hur verksamheten på ett rationellt sätt kan bedrivas.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Oscarsleden och hamnytorna respektive Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelser.

6. Göteborgs Kyrkonämnd ser positivt på den pågående planeringen av Norra Masthugget och dess syfte att förtäta respektive koppla staden och området närmare älven. Förslaget med en upphöjd terrass över leden gör dock att den visuella kontakten med älven från Långgatorna försvinner och en alternativ lösning efterlyses därför. Det är positivt med fler högre hus kring Järnvågen, men en försiktighet bör tas kring Masthuggstorget och till den terrasserade 60-talsbebyggelsen uppför Stigberget som ger karaktäristik åt stadsdelen. Masthuggskyrkan är också ett viktigt landmärke som (det i programmet beskrivs) fortsatt bör få dominera.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Oscarsleden och hamnytorna, Byggnadshöjder och utformning.

7. Kulturnämnden anser att programmets förslag om en utveckling med tyngdpunkt på kulturverksamhet, hotell och annan centrumverksamhet kring folkets Hus, Järntorget och Lagerhuset är en mycket angelägen utveckling av områdets redan etablerade inriktning mot kultur- förenings och nöjesliv. Ytorna kring ovan nämnda bör iordningställas och utvecklas som mötesplatser och kulturella målpunkter och stråk. Kulturella utomhusarrangemang skulle bl a ytterligare förstärka områdets kulturprofil.

I det kommande detaljplanearbetet kommer placeringen av en ny dans- och teaterscen att belysas närmare och kulturförvaltning är tillgängliga för en fortsatt dialog. En ny större dans- och teaterscen för Pusterviksteatern föreslås dock vara i direkt anslutning till Lagerhusets långsida då detta skulle förstärka och markera att det är en kulturell mötesplats, och som varsamt utformad bedöms kunna stärka huset som land- och igenkänningsmärke. Placeringen bygger också på ett samutnyttjande mellan genomförd ombyggnad av Lagerhuset och teatern, vilket är ytbesparande samt ger viktiga samband och kontaktytor för verksamheterna. Föreslagen gatusträckning invid huset befaras också isolera huset på ett olyckligt sätt.

Avseende kulturhistoriska värden så meddelar man att hela programområdet skyddas som fornlämning genom kulturminneslagen, och Länsstyrelsens tillstånd krävs därför vid ingrepp.

Inom framförallt den östra delen av området finns byggnader med stora kulturhistoriska värden och arkitektoniska kvaliteter som måste tas stor hänsyn till, men som samtidigt har potential att ge platsen och den östra entrén till området en unik atmosfär. Tillkommande bebyggelse måste noggrant studeras för att passas in mot såväl befintlig bebyggelse som platser. Kvarteret Röda Bryggan bör inte rivas för att åstadkomma en spännande blandning av bebyggelsen höjd, uttryck och karaktär som eftersträvas inom området.

Även den västra delen föreslås utvecklas och förstärkas som entré till området genom att låta parkytorna få ett större utrymme, vilket i sin tur skulle ge omgivande byggnaders kulturhistoriska värde större utrymme att samspela med den tillkommande bebyggelsen.

Nämnden ställer sig positiv till en förtätning av området och huvuddragen för hur bl a ny bebyggelse föreslås uppföras och utformas. Att tillgodose behovet av social service, grönområden, lekplatser och mötesplatser är angeläget.

Att koppla staden ner till älven anses positivt och eventuella barriäreffekter bör därför minimeras i vidare planering av Oscarsleden. Möjligheterna till att röra sig från närliggande områden ner till älven bör stå i fokus tillsammans med ökad tillgänglighet till kajområdet. En öppen bebyggelsestruktur på en eventuell överbyggnad av leden som t ex hus i park, motverkar programmets intentioner att området ska bestå av funktionsblandad stadsbebyggelse för att skapa innerstadskaraktär. En modern men traditionell kvartersstad ger bättre förutsättningar för en blandning av bostäder, publika verksamheter och stråkbildning, och går också att kombinera med park- och grönområden. Det är positivt om Stenaterminalen finns kvar i centrum men det är samtidigt mycket angeläget att göra kajen tillgänglig och öppen. Kajområdet bör stärkas och utvecklas som promenadstråk och cykelled och tydliga stråk ner till älven bör utformas längs hela planområdet för att främja rörlighet och tillgänglighet till vattnet.

Nämnden ställer sig positiv till föreslagen utveckling av offentliga rum, stråk och platser, och en konstplan föreslås upprättas för hela området. En förutsättning är att planeringen för den konstnärliga gestaltningen utgår inte bara från en aktuell plats utan från hela det offentliga rummet så att konsten blir en del av helheten.

Föreslagna parkeringslösningar tillstyrks.

Kommentar: Kontoret delar uppfattningen om att äldre bebyggelse i samspel med tillkommande byggnader är värdefullt för att skapa en spännande blandning. Utformning av tillkommande bebyggelse samt det kulturhistoriska värdet i befintlig bebyggelse får studeras vidare inom respektive detaljplan.

Programområdet kommer att byggas ut i flera etapper under en längre tidsperiod. Att tillföra konst i de offentliga rummen kan därför vara svårt att genomföra samlat. Vissa områdesgemensamma riktlinjer för utformningen av gator och platser bör tas fram, men den konstnärliga gestaltningen kan förslagsvis samordnas inom programområdets respektive delområden. Förutsättningarna får utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

Se även Samlade kommentarer *Kulturverksamhet i området, Byggnadshöjder och utformning, Oscarsleden och hamnytorna, Parker, platser och stråk, Fortsatt planarbete och genomförande.*

8. Lokalförsörjningsnämnden pekar på vikten av långsiktiga lösningar som kan vara vägledande vid andra stadsförnyelseprojekt. Befintliga skolor och förskolor i området är redan idag hårt belastade, vilket innebär att med fler bostäder i området finns det en

risk för att innemiljön försämras. Det är utifrån barnperspektivet viktigt med korta avstånd mellan bostäder och barnens lokaler. Programmets förslag till möjliga lägen och lösningar för förskolor i innerstadsmiljön är bra och kan ge intressanta lösningar som bör definieras i de kommande detaljplanerna.

Tidigare erfarenheter har visat att det bl a kan uppstå problem med ljudnivåer samt högt slitage på utemiljön när förskolor utgör en del av ett bostadskvarter. Risk finns även att gårdarna blir mörka och skuggiga lekplatser, varför det bör finnas komplementtytor i närområdet. Angöring samt avfallshantering måste lösas ihop med bostäder och övriga verksamheter i området.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Förskola och social service, Parker, platser och stråk.

9. Lokalsekretariatet beräknar med utgångspunkt från en norm på 0,2 förskolebarn/lägenhet och programmets cirka 1200 lägenheter ett behov av drygt 13 nya förskoleavdelningar. I centrumnära lägen skall en minsta lekyta ute per barn vara 30 kvm, varav minst 15 kvm i direkt anslutning till förskolan och resterande yta i omedelbar närhet. Idag är det brist på förskolor i centrala Göteborg och flera skolor i Linnéstaden rymmer endast 1-2 avdelningar vilket gör dem sårbara. Innan detaljplanearbeten startar måste behov av kommunal service, lägen samt tidsaspekter utredas, och skolvägar analyseras så att de blir säkra för barns användning.

Föreslagen gatusträckning invid Lagerhuset avstyrks då detta omöjliggör den planerade tillbyggnaden av en dans- och teaterscen, vilken är en viktig förutsättning för Pusterviksteaterns verksamhet. Det också viktigt för verksamheten med en hög rumslig integration med de andra kulturverksamheterna i området, samt att det är lätt och säkert att nå de olika entréerna.

LS meddelar också att det råder brist på bostäder med särskild service, vilket bör tillskapas i området, såväl i gruppbostad som enskilda.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Förskola och social service, Kulturverksamhet i området, Fortsatt planarbete och genomförande.

10. Miljönämnden är positiv till förslaget och de ambitioner som framförs. Miljönämnden anser dock att trafikstrukturen måste studeras och utvecklas vidare i det fortsatta arbetet.

Hur Oscarsleden ska grävas ner eller täckas över hänger intimt samman med hanteringen av Danmarksterminalen, och frågorna bör därför hanteras gemensamt. Möjligheten att integrera färjeverksamheten i bebyggelsen är troligen begränsad med anledning av risk för störningar och de skyddskrav som finns. Möjliga lösningar och kostnader bör utredas samt hur åtgärderna prioriteringsmässigt ligger till i förhållande till andra liknande åtgärder i staden, t ex Lundbyleden, Gullbergsvass osv.

Inriktningen mot biltrafik är stor och gång-, cykel- och kollektivtrafik bör prioriteras tydligare. Masthamnsgatan som idag är huvudstråk kommer att brytas upp och gång- och cykeltrafik på Första Långgatan riskerar att förlora i prioritet då biltrafiken får större plats än idag med programmets föreslagna fyra körfält, samt ökad tillgänglighet från såväl Allén som Oscarsleden. Ett körfält i varje riktning ger mindre barriäreffekter, god möjlighet att öka grönslagen i gaturummet och sannolikt lägre hastigheter med minskat buller och lägre halter av luftföroreningar som följd. Gräset i spårvagnsspåren föreslås behållas för ett ökat inslag av grönska samt som bullerdämpande åtgärd.

Beräknade bullernivåer på fasad mot Oscarsleden och Första Långgatan är för höga för bostäder, varför åtgärder bör vidtas där detta föreslås. Bl a nämns minskade hastigheter, mindre bullrande vägbeläggning, skärmande åtgärder samt anpassande av parkeringsplaceringar för mindre trafik in i området, som exempel. En ny bullerutredning bör genomföras för att pröva effekten av olika åtgärder samt hur nivåerna skiljer sig på olika våningsplan. Föreslagna tvärförbindelser mellan Första Långgatan och Oscarsleden bör undvikas eller utredas ytterligare. Det är angeläget att bl a tillskapa bostäder längs med Första Långgatan. Förvaltningen pekar också på en tveksamhet i bullerutredningen avseende fordonsmängderna på Värmlandsgatan.

Förvaltningen pekar på osäkerheter med genomförda prognostiserade luftmiljöberäkningar. Stor risk föreligger för överskridande av miljökvalitetsnormerna som en följd av Oscarsleden och tunnelmynningen. Tillkommande lokala utsläpp inom området bör begränsas och frågan utredas närmare i fortsatt planarbete.

Boende- och arbetsplatsparkering bör placeras i områdets utkanter för att inte dra in trafik i området. Avstånd på upp till 300 meter kan tillåtas.

Ett helhetsgrepp för hela området bör tas avseende lösningar för skydd mot högt vatten, inte varje delområde eller byggnad var för sig. Ett helhetsgrepp borde ha tagits fram redan i programskedet.

Miljötekniska markundersökningar bör ske i samråd med miljöförvaltningen som önskar komma in i ett tidigt skede. Eventuell sanering skall anmälas till förvaltningen i god tid innan arbetena avses utföras.

Kommentar: Fördjupade buller- och luftmiljöutredningar samt miljötekniska undersökningar får tas fram i samband med fortsatt detaljplanering i samråd med Miljöförvaltningen.

Se även Samlade kommentarer Oscarsleden och hamnytorna, Trafik/struktur och parkering, Högt vatten, Fortsatt planarbete och genomförande.

11. Nämnden för Göteborg Vatten *informerar om och bifogar uppgifter om befintliga ledningar i området. Om inte en eventuell överdäckning eller sänkning av Oscarsleden kan anpassas efter befintliga större ledningar och kulvertar kommer dessa att behöva flyttas, vilket skall bekostas av exploatören. Hantering av dagvatten och höga havsnivåer bör utredas tidigt.*

Kommentar: Se Samlade kommentarer Högt vatten, Fortsatt planarbete och genomförande.

12. Park och Naturnämnden *anser att den park som finns föreslagen i förlängningen av Masthuggstorget är liten och därför bör värnas som park för alla. Förskolegårdar bör därför finnas på annan yta, och byggnader i parken samt genomkorsande trafik bör undvikas. Om åtgärder görs på sikt för att området ska kunna få kontakt med vattnet anser förvaltningen att det är lämpligt om parken vid Masthuggstorget kan förlängas ned till vattnet. Förvaltningen ser positivt på grönska i gaturummet både i form av trädalléer och i form av mindre gröna mötesplatser. För att träden ska kunna leva och växa ska stadens riktlinjer för trädplantering i hårdgjorda ytor följas. Hur man som barn kan röra sig mellan olika allmänna platser bör också studeras i det fortsatta arbetet.*

Kommentar: Se Samlade kommentarer Parker, platser och stråk, Förskola och social service, Fortsatt planarbete och genomförande.

13. Räddningstjänsten Storgöteborg bedömer att ett fortsatt planarbete kan ske enligt programförslaget, men informerar samtidigt om att en överdäckning i form av en tunnel kan medföra vissa svårigheter avseende evakuering samt inträngningsmöjligheter för räddningstjänsten vid eventuella olyckor. Föreslagen trafikföring underlättar annars för räddningstjänstens framkomlighet.

Farligt gods transporter bör studeras ur ett riskperspektiv. Även risk för högt vattenstånd innebär att barriärer bör utformas.

Kommentar: Farligt gods transporter går idag på leden till färjan samt till Rosenlundsverket. Tillkommande bebyggelse inom gällande riskavstånd bör därför utformas utifrån dessa förutsättningar vilket får studeras vidare inom respektive detaljplan.

Se även Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna, Trafik/struktur och parkering, Högt vatten, Fortsatt planarbete och genomförande.*

14. Stadsdelsnämnden i Centrum anser att programförslaget ger en vision av hur ett område som idag består av i huvudsak trafikled och parkeringsytor kan omvandlas till en spännande blandstad som kan länkas samman med det s.k. Södra Älvstrandsområdet inom stadsdelen Centrum på ett naturligt sätt.

Frågan om hur Oscarsleden ska förändras är central och avgörande för hur Norra Masthugget ska kunna utvecklas i enlighet med programmets syfte. Frågan behöver utredas ytterligare i det fortsatta planarbetet.

Förvaltningen instämmer i att fokus bör ligga på bostadsbebyggelse samt handel och kultur, skapandet av olika typer av mötesplatser med parker, grönområden och torgytor. Vidare bör säkra stråk för gång- och cykeltrafikanter skapas som förbinder omgivande delar av Linnéstaden och Centrum med planområdet. Det är också viktigt att den nuvarande färjeleden över älven utvecklas ytterligare samtidigt som platsen ges förutsättningar att bli ett attraktivt område att vistas på för alla med varierande verksamheter. Målgruppen barn och ungdom bör ges tillfälle att delta i delar som kan beröra dem i den fortsatta planeringen för att deras intressen också ska kunna tas tillvara vid utformningen av området.

Kommentar: Hur området närmast älven ska utformas får studeras vidare i fortsatt planering och t ex genom en eventuell arkitektävling. Färjetrafiken tvärs älven är en viktig del i detta. Barn och ungdomar bör på olika sätt också involveras i planeringsarbetet. Tillvägagångssätten får bedöms inom planeringen för respektive etapp.

Se även Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna, Trafik/struktur och parkering, Parker, platser och stråk, Fortsatt planarbete och genomförande.*

15. Stadsdelsnämnden i Majorna respektive Linnéstaden har lämnat samma yttrande. (Stadsdelsnämnderna har efter samrådet slagits samman till en nämnd – Majorna-Linné.) Nämnderna anser att det föreslagna programmet visar en stor ambition att skapa ett spännande område av blandad karaktär, som ger möjlighet att binda samman omgivande stadsdelar. Förslaget innebär att parkeringsytor förvandlas till bostadsområden och att medborgarna kan komma närmare älven och kajerna. Det som saknas i programmet är en ordentlig belysning av frågan rörande Oscarsleden, som på många sätt är avgörande för om området ska bli den trivsamma del av staden, som förslaget målar upp. Att gräva ner leden är fördelaktigt ur luft och bullersynpunkt samt för tillgängligheten till älven. Även framtida placering av färjetrafiken bör utredas vidare avseende den fysiska kontakten med älven.

Visuell älvkontakt liksom goda solförhållanden måste vägas mot fördelen i att skapa många nya bostäder. En hög överbyggnad av leden skulle skapa en barriär och bryta den visuella kontakten.

Hyresrätter bör framhållas i planeringsarbetet för att skapa en mer socioekonomisk befolkningsstruktur än vad Linnéstaden har i dagsläget. Nya och gamla hus och en blandad arkitektur som framhålls i programmet är viktigt.

Andelen kontorsyta bör hållas ner till förmån för verksamheter som berikar kulturlivet och skapar möjligheten till möten samt som skapar mer liv under kvällstid, t ex utbildningsinstitutioner. Hotell bör kompletteras med vandrarhem som är ett inslag mot en grönare turism.

Det finns sedan länge ett efterfrågat behov av sim- och idrottshallar, vilket skulle berika området, locka till sig både boende och besökare i olika åldrar, samt minska dagens beroende av bil. Idrott, bad och kultur kan kombineras i ett hälsoinriktat kulturhus.

Programförslagets kvartersstruktur i markplan med blandat innehåll ger skyddade gårdar, god tillgänglighet och närhet till service och handel vilket är bra för barnfamiljer respektive äldre personer med funktionsnedsättning. Även närheten till kollektivtrafik är betydelsefullt.

Behoven av service i form av skolor, förskolor och äldreboende bör samordnas med utvecklingen av Skeppsbron. Redan idag råder det brist på förskolor, och utvecklingen visar på ett ökat behov. Planeringen av förskolor bör ske på ett tidigt stadium. Ytterligare kunskapsinhämtning i dessa frågor mm föreslås ske genom medborgardialog.

Närheten till älven och Rosenlundskanalen bör utnyttjas och ytorna utvecklas som mötesplatser och som del av stråk. Området består idag till stora delar av hårda ytor, varför mycket grönska och goda ljusförhållanden samt skyddade platser är viktigt. Masthuggstorget föreslås delas upp i ett antal mindre gröna oaser, som ger lättillgängliga och lugna vrår för de äldre. Antalet lekplatser kan behöva utökas, och trafiken runt torget hållas nere.

Cykel- och gångtrafik bör framhävas bättre i förslaget och barnens förutsättningar till rörelse i centrala staden bör ligga till grund för utformningen av bl a Första Långgatan. Förvaltningen ställer sig tveksamma till att fördela mer trafik längs Första Långgatan samt att leda in mer trafik på korsande gator söder om programområdet. Första Långgatan bör behållas som lokalgata med fokus på kollektivtrafik, cykel och gående. Breda trottoarer är värdefullt.

Då trafiksituationen vid Järntorget redan idag är svår och framfarten för gående och cyklister riskerar att försvåras bör en översyn av säkerhetsaspekterna på och runt torget genomföras. Alternativet att leda trafiken runt torget förordas ej.

Förvaltningen betonar vikten av att färjeläget vid Rosenlund finns kvar.

Parkeringshus bör placeras i områdets ytterkanter och insprängda i byggnader tillsammans med annan verksamhet. Den upplevda tryggheten är viktig.

Kopplingar till omgivande områden bör utvecklas och förtydligas särskilt avseende kopplingen till Stigberget samt möjligheterna att finna nya och bättre kopplingar till Hisingen.

Ur ett barnperspektiv önskas frågor som behandlar antalet grönområden och tillgång på solljus belysas bättre, samt biltrafikens påverkan i form av dålig luft och buller samt begränsningar i barns rörelsefrihet och trygghet konsekvensbeskrivas ytterligare. I den fortsatta processen föreslås barn och unga involveras.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen om att färjeläget vid Rosenlund finns kvar, vilket kommer att finnas med som en förutsättning vid fortsatt utformning och tävling om kajområdet vid Järnvågen. Hyresrätter finns alltid med i Älvstrandens utvecklingsområden och olika markanvändningar och byggnadsinnehåll vägs samman och preciseras i detaljplan i lämplig utsträckning. Solljus-, luft- och bullerförhållanden får studeras vidare inom respektive detaljplan.

Se även Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna, Byggnadshöjder och utformning, Kulturverksamhet i området, Förskola och social service, Parker, platser och stråk, Trafik/struktur och parkering, Fortsatt planarbete och genomförande.*

16. Trafiknämnden ser positivt på ett samlat grepp kring trafiksituationen i området. Med de förslag som har tagits fram gemensamt anser trafikkontoret att trafiksituationen kan lösas på ett acceptabelt sätt.

Eftersom området är stadsnära har stor vikt lagts på gång och cykelstråk men även kollektivtrafikens framkomlighet. Exakta lösningar får naturligtvis studeras vidare, bland annat med hänsyn till den höga prioriteringen av kollektivtrafik och behovet av cykelparkering måste också säkerställas i det fortsatta arbetet.

Trafikkontoret vill vara tydligt med att det krävs en ny anslutning till Oscarsleden i områdets västra del. Alternativet att leda all trafik ut via Järntorget ser vi kommer att skapa kapacitetsproblem. Inte heller leda trafiken över Stigberget är en acceptabel lösning bland annat ur kollektivtrafiksypunkt men även ur stadsmiljösynpunkt.

Kommentar: Se även yttrande och kommentar till Miljönämnden, Länsstyrelsen och Trafikverket respektive Samlade kommentarer *Trafik/struktur och parkering, Fortsatt planarbete och genomförande.*

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

17. Länsstyrelsen är positiv till aktuellt programförslag men har följande synpunkter: Att bebygga området är komplicerat och flertalet utredningar kommer att krävas för att kunna bestämma vilken användning av marken som är lämplig i de olika delarna. E45, Göta Älv samt delar av området som har kulturmiljövärden är riksintressen som berörs. Ett riksintresse får inte skadas påtagligt av exploateringen.

Stabilitets och översvämningsutredningar kommer att krävas i samband med kommande detaljplaner och säkerhetsfrågorna måste säkerställas i plan. Det är samtidigt viktigt att ta ett helhetsgrepp över hela programområdet med omgivning för att föreslå lämpliga förstärkningsåtgärder såväl inom som i anslutning till studerat programområde. Även viss utbyggnadsordning kan komma att behöva regleras för att stabiliteten ska vara säkerställd.

Höga bullernivåer, emissioner, svall, vibrationer, farligt gods, förorenad mark och dålig luft är förutsättningar som måste hanteras och studeras vidare i samband med fortsatt detaljplanering och utformning av området. Bostäder kan eventuellt inte byggas i alla lägen. Vid bebyggelse i vattnet skall hänsyn tas så att inte sjöfartens framkomlighet försämras samt till påkörningsrisken från fartyg i älven.

Kulturmiljöerna och kopplingen till områdets historia behöver beskrivas på ett bättre sätt i kommande detaljplaner. Befintlig bebyggelse kan vara värd att bevara.

Tillkommande bebyggelse bör samspela i höjd och struktur med omgivande områden, och det är viktigt att de nya blir en del av staden. Något enstaka högt hus kan passa bra på platsen, men resten av byggnaderna bör hålla en höjd som samspelar med omgivande skala.

Arkeologiska och marinarkeologiska utredningar blir sannolikt aktuellt.

Behovet av service, framför allt förskolor, skolor och bostäder anpassade för människor med särskilda behov är viktigt att utreda.

Att bygga över leden skulle också med största sannolikhet bryta samspelet mellan Linnéstaden och det nya området och det är därför tveksamt om det är en bra lösning.

På grund av hamnens läge är expansionsmöjligheterna begränsade och kostsamma och försiktighet bör tillämpas med att göra om kajyta till andra användningsområden. Om en annan användning av kajytorna utreds bör detta ske i samråd med sjöfarten, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn samt eventuella nyttjanderättsinnehavare. I dagsläget behövs kajytorna för att bedriva hamnverksamhet. De två alternativen flytt av hamnverksamhet och integration i stadsbebyggelsen kan komma att påtagligt skada riksintresset.

Länsstyrelsen har även inhämtat synpunkter från Trafikverket och delar verkets uppfattning, se yttrande och kommentar till Trafikverket.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts samrådsredogörelsen.

Kommentar: Erforderliga utredningar kommer att tas fram i samband med fortsatt detaljplanering av området. I detta arbete får också omfattning av olika åtgärder, innehåll och utformning samt lämplig utbyggnadsordning bedömas.

Om det i samband med fortsatt planering bedöms att riksintressen kan skadas, får detta utredas vidare i en särskild miljökonsekvensbeskrivning och åtgärder vidtas.

Enligt programförslaget föreslås endast några enstaka byggnader att rivas och ersättas, vilket får bedömas ytterligare i samband med detaljplan för dessa delar.

Se även yttrande och kommentar till Miljönämnden, Trafiknämnden och Trafikverket respektive Samlade kommentarer *Högt vatten, Byggnadshöjder och utformning, Förskola och social service, Oscarsleden och hamnytorna, Trafik/struktur och parkering, Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelse, Fortsatt planarbete och genomförande.*

18. Svenska Kraftnät har ingenting att erinra mot programförslaget.

19. Skanova Nätplanering D3N har ledningar inom området, lägeskartor bifogas. Eventuella undanflyttningar kommer att debiteras exploatör/-er enligt gällande avtal.

Kommentar: Synpunkterna noteras och beaktas i fortsatt planarbete.

20. Trafikverket ställer sig tveksamma till föreslagen silning av trafiken samt anslutningarna till Oscarsleden. Det är ofta en fördel att koncentrera anslutningar till en större väg av hög standard i så få punkter som möjligt. Det ska vara rimliga avstånd mellan trafikplatserna på leden och dessa ska vara överskådliga och ha lättorienterade av- och påfarter. Trafikverkets krav på standarden beträffande säkerhet och tillgänglighet ska uppfyllas.

Det är viktigt att arbeta långsiktigt med att få ner trafikmängderna, varför antalet parkeringsplatser bör hållas nere och bilpool lösningar skapas.

I det kommande planarbetet är det angeläget att barnens skolvägar redovisas och analyseras ut trafiksäkerhetssynpunkt, samt barns och ungdomars övriga anspråk på tillgänglighet till målpunkter.

Buller samt luftmiljön får utredas vidare. Då E45/Oscarsleden är av riksintresse är det nödvändigt att kommande detaljplaner inte medför att fler personer utsätts för trafikbuller eller luftföroreningar över riktvärdena.

I Göta Älvs farled tillåts transporter av farligt gods med fartyg, vilket innebär att tät bebyggelse medges fram till 10 meter från kaj. Farleden är utpekad som riksintresse. Trafikverket hänvisar till Sjöfartsverkets yttrande i ärendet avseende sjöfarten.

De förändringar som föreslås för E45 kräver att förstudie och arbetsplan med miljökonsekvensbeskrivning måste upprättas. Men vägutredning ska inte behövas då det inte finns alternativa vägsträckningar. Om leden ska överdäckas med bebyggelse ställer detta särskilda krav på säkerhet och åtkomlighet. Till exempel ska det vara möjligt att kunna reparera tunneln från ovansidan.

Att flytta tunnelmynningen och sänka Götaleden väster ut innebär omfattande ombyggnad av tunnelkonstruktionen och grundförstärkning med avstängd trafik i tunneln under lång tid. Arbetena medför även konflikter med befintliga ledningar. Befintlig tunnel norr om Folkets Hus, får inte belastas utöver den byggnad som tunneln enligt gällande plan är dimensionerad för. Den fria höjden i tunnlar ska vara minst 4,7 meter och till installationer såsom fläktar mm bör det vara 5,1 meter. Ansvaret för finansiering av en eventuell nedsänkning/överdäckning av E45 samt nya anslutningar ankommer helt och hållet på Göteborgs stad.

Med anledning av föreslagen ny kollektivtrafikknutpunkt vid Stigberget med framtida brolösning över älven samt att hela planområdet fram till Stigberget redovisas för bebyggelse, ställs frågan vilken påverkan det innebär med avseende på den tidigare diskuterade Södra Centrumlänken med tunnel till Lindholmen.

Kommentar: Tillkommande bostäder kommer att utformas eller placeras så att en bra boendemiljö skapas. Eventuella åtgärder på och kring leden får utredas i samband med detaljplan.

*Se även yttrande och kommentar till Miljönämnden, Trafiknämnden och Länsstyrelsen respektive Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna, Trafik/struktur och parkering, Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelse, Parker, platser och stråk, Förskola och social service, Fortsatt planarbete och genomförande.**

21. Sjöfartsverket meddelar att tidigare utpekade riksintressen ersätts med nya riksintresseanspråk. De delar av planområdet som ligger mot Göta älv omfattas av riksintresse för Göteborgs hamn och farleden i älven (d v s inga förändringar mot tidigare förutsättningar).

På grund av hamnens läge är expansionsmöjligheter begränsade och kostsamma och försiktighet bör tillämpas med att göra om kajyta till andra användningsområden såsom bostads- och verksamhetsområde. Om en annan användning av kajytorna utreds vidare bör detta ske i samverkan med sjöfarten och Sjöfartsverket, Göteborgs Hamn och eventuella nyttjanderättsinnehavare ges möjlighet att delta i detta arbete. I dagsläget behövs kajytorna för att bedriva hamnverksamhet. De två alternativen, flytt av hamnverksamheten och integration i stadsbebyggelsen, som presenteras riskerar att påtagligt skada riksintresset. Vid fortsatt detaljplanering bör störningar från hamnen och farleden beaktas. Exempel på störningskällor och störande verksamheter kan vara buller, emissioner, svall, vibrationer och farligt gods. Vid bebyggelse i vattnet skall hänsyn tas så att inte sjöfartens framkomlighet försämras samt till påkörningsrisken.

*Kommentar: Se även yttrande och kommentar till Miljönämnden, Trafiknämnden, Länsstyrelsen och Trafikverket respektive Samlade kommentarer *Oscarsleden och**

hamnytorna, Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelser, Fortsatt planarbete och genomförande.

Sakägare

Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. kan namnges. Personnamn skrivs inte ut, utan skrivs som "fastighetsägare".

22. Almgren Fastigheter, Pustervik 2:12 är positiva till programförslaget men påpekar att fastigheten i föreslagen mark- och vattenanvändningskarta bör kompletteras med beteckningen BL3 (blandstad med i huvudsak kontor, utåtriktade bottenlokaler) för att nuvarande användning av fastigheten ska kunna fortgå samt att alternativa framtida användningar ska vara möjliga.

I kommande detaljplanearbete är det mycket viktigt att gator, spårläggning och trottoarer förläggs så att goda entrémöjligheter samt ordentliga och tilltalande uteserveringar längs Järntorgsgatan och Norra Allégatan möjliggörs. Uteserveringarna är idag för små.

Kommentar: Föreslagen mark- och vattenanvändningskarta syftar till att redovisa en inriktning för områdets utveckling. Kartan är inte bindande utan även andra möjliga användningsområden inom respektive kvarter får utredas vidare i detaljplan. Nuvarande användning kan tillsvidare fortgå.

Att iordningsställa Järntorgsgatan med bl a en ny spårvägsdragningsdragning är en av de första åtgärderna inom programområdet, då den planerade utbyggnaden vid Skeppsbron är beroende av detta. Gatan kommer på sikt att planteras med träd och markytorna att iordningsställas. För att inte gatan totalt sett ska bli för bred, finns det inga planer på att utöka de cirka tre meter som idag finns för uteservering och entréer längs den östra sidan. Däremot tillkommer en ca två till tre meter bred trädzon vilket ger distans och ett visst skydd.

Några åtgärder längs Allégatan är troligtvis inte aktuellt på kortare sikt. Däremot kan hela gatan behöva ses över i ett längre perspektiv i samband med nya spårvägsdragningar och i samband med en ny västlänksstation vid Haga.

23. Brf Kostern, Masthugget 12:1 är som helhet positiva till aktuellt programförslag. Föreningen ser att det är mycket angeläget att utreda alternativen och finansieringen för Oscarsleden vidare, då detta kan skapa stora värden för området. En nedgrävning med överdäckning innebär större kostnader än att bara däcka över leden i befintligt läge, men detta kan samtidigt ge ökade markvärden och stora ytor för tillkommande bebyggelse samt bättre kontakt med älven.

Färjetrafiken till Danmark och Tyskland är viktig för staden och regionen och får inte äventyras. Men en flytt till kajen vid Stigberget i kombination med en ny bytespunkt för kollektivtrafiken kan vara gynnsamt. En bytespunkt som bl a möjliggörs genom föreslagen bro mellan Stigberget och Lindholmen förbättrar kommunikationerna avsevärt och stadsdelen Masthugget blir därigenom ännu mer attraktivt. Kajlinjen vid Masthugget borde kunna flyttas ut på samma sätt som planeras för Skeppsbron och därmed kan en sammanhängande trädplanterad strandpromenad mellan Amerikahuset och Operan skapas.

Att göra Första Långgatan till en huvudaxel med butiker och trädplanteringar är tilltalande, men även Andra Långgatan bör tas med i programmet och rustas upp till en

gångtrafikgata eller gårdsgata. Hur Hälsingegatan ansluts till Oscarsleden om leden inte grävs ner är oklart.

Att flytta föreslagen park vid Masthuggstorget ett kvarter väster ut bör övervägas och utredas. Detta skulle bl a kunna ge intressant siktvägar för kringboende samtidigt som torget kan bli lokalt centrum med bostäder. Även andra bebyggelsestrukturer bör prövas. I sammanhanget bör man även titta på möjligheterna att rusta upp bebyggelsen på södra sidan av torget.

Andelen grönytor i föreslagen struktur är relativt få. Parkytan vid korsningen Första Långgatan och Hälsingegatan bör vara kvar i sin helhet. Förskolor i området bör lokaliseras till parkmark istället för gårdar inne i kvarteren. En trädplanterad strandpromenad längs älven känns angelägen.

Utredningsarbetet kring Oscarsledens utformning och färjeterminalens framtid kan bli tidsödande. Under tiden är det därför viktigt att kvartersmark som är oberoende av beslut i dessa frågor iordningställs för bebyggelse. Brf Kosten önskar kunna delta aktivt i den fortsatta planeringen.

Kommentar: Att placera en park i anslutning till Masthuggstorget är ett sätt att skapa en större sammanhängande offentlig yta och mötesplats i området. Från torget och parken möjliggörs siktlinjer ner mot älven. Hur mötet vid gatan och den föreslagna hållplatsen ser ut får studeras vidare.

Att bebygga den östra delen av parkytan vid Hälsingegatan bidrar till att tydligare rumsligt rama in parken samtidigt som byggnaden ger ett värdefullt bullerskydd mot trafiken på gatan. En viktig utgångspunkt har varit att skapa kvalitativa grönytor framför storleken på grönytor.

Se även Samlade kommentarer Oscarsleden och hamnytorna, Trafik/struktur och parkering, Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelse, Förskola och social service, Parker, platser och stråk, Fortsatt planarbete och genomförande.

24. Brf Masthugget, Stigberget 34:11 *är positiva till pågående planarbete och visionen om en central älvstad som kopplas ner till älven. Relationen till befintlig bebyggelse är dock viktig att studera, bl a hur verksamheter och boendekvaliteter kommer att påverkas. Få och höga huskroppar i en mer öppen struktur föredras framför en sluten kvartersbebyggelse med gårdar. Visionen om ett mer levande Masthuggstorg är positivt och en viktig del i förändringsarbetet, samt att området utformas så att nya offentliga kvaliteter och nyttigheter tillförs.*

Oscarsleden och Stenas färjetrafik är två centrala frågor som måste lösas innan fortsatt detaljplanering. Nedgrävning av leden ger stora fördelar och en flytt av färjetrafiken skapar en koppling till älven. Enbart en överdäckning av leden kan ge en kraftig barriäreffekt, men om leden lämnas utan åtgärd, måste ljudmässiga barriärer byggas in i den nya produktionen. Tidsaspekten är dock viktig vid ett förverkligande av kommunens visioner för området, och bör därför värnas och säkerställas.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Byggnadshöjder och utformning, Parker, platser och stråk, Oscarsleden och hamnytorna, Trafik/struktur och parkering, Fortsatt planarbete och genomförande.

Se även yttrande och kommentar till Brf Kostern

25. Curt Lundahl & CO AB, Masthugget 13:4-5, 29:4 *delar kommunens vision och förslag för programområdet, men ställer sig frågande till hur en sådan utveckling skall uppnås. Förslaget beskriver en traditionell stadsdel utan någon ny spännande byggnation eller kombination av bebyggelse. Ett mer spännande innehåll och*

utformning efterlyses med nya avancerade byggnationer och kombinationer som hör framtiden till.

Fastighetsägaren vill utveckla sin fastighet och har tidigare överlämnat skissförslag. Målsättningen är att skapa en blandad karaktär där lagerhotellet behålls men kompletteras med två runda byggnader för kontor respektive hyresbostäder. Alternativt kan byggnaderna uppföras som två höghus i form av skivor eller som tre smala huskroppar. Alternativerna bygger på att nybyggnaderna blir högre än lagerhotellet och att lagerhotellets tak utgör grönyta. Transporter mellan lagerhotellet och hyresgästerna (vilka är företag och butiker i Linnéområdet) avses framöver att ske med exempelvis eldrivna fordon.

Fastighetsägaren delar kommunens synpunkter på ett sammanhängande parkområde från Masthuggstorget och ner mot Göta älv. Spännande inslag av pooler, solytor, barnytor, fritisaktiviteter mm efterlyses, inte bara en traditionell grönyta och definitivt ingen byggnad enligt kommunens förslag. Levande och varierade gatumiljöer är bra men konkreta åtgärder efterlyses. Norra Älvstranden förskräcker.

Kommentar: Skisserade planer för fastigheten 29:4 bör kunna vara genomförbara inom ramarna för programmet. Såväl innehåll som utformning får studeras vidare i fortsatt detaljplanering.

Se även Samlade kommentarer *Byggnadshöjder och utformning, Parker, platser och stråk.*

26. Folkets Hus Göteborg, Masthugget 31:4-5 är mycket positiva till pågående planering och ser det som angeläget att delta i arbetet.

Föreslagen silning av trafiken samt trimningen av Järntorget välkomnas och på längre sikt förordas alternativ två som innebär att kollektivtrafikhållplatserna läggs samlat i mitten av torget och trafiken dras runt om. Att ytterligare förstärka platsen som kollektivtrafiknav bör eftersträvas samt att Älvsnabbens hållplats bibehålls i området.

Föreslagen kontorsskärm mot leden kan bidra till en behagligare ljudmiljö, men samtidigt innebära att kontakten med vattnet skiljs av. Andra alternativ för leden bör därför prövas, varav föreslagen överdäckning är ett betydelsefullt bidrag. Möjligheten att nå vattenrummet och profilera området bör också tas om hand genom djärva idéer vilket Folkets Hus anser saknas i programförslaget.

Järnvågen/Järntorget bör även framgent vara programområdets tyngdpunkt för kultur. Ny scen för Pusterviksteaterns verksamhet och framtida musikalscen i Västsverige skulle passa in i området.

Den egna verksamheten är idag till stor del publik, men omfattar även konferensverksamhet. En viss möjlighet till expansion av verksamheten önskas ske genom påbyggnad av befintliga byggnader i en till två våningar, men behov av en hotelletablering i anslutning till konferensverksamheten finns också. Direkta kopplingar mellan boende och konferens är viktigt. En hotellbyggnad med 23 våningar föreslås därför placeras på Folkets Hus gård, vilket önskas prövas i programmet.

Programmets beskrivning under rubriken Höga hus, om att respektera Folkets Hus som igenkänningsmärke i området, visar ingen respekt för Folkets Hus visioner och ambitioner för framtiden. Istället ser man att en ny hög byggnad kan tillföra nya kvaliteter och ekonomiska möjligheter till området samt samspela med andra höga byggnader och därmed skapa intresse och liv i stadsbilden. Utöver hotellrum bör även en viss del bostäder och studentbostäder samt kontor prövas för att därmed skapa en flexibilitet.

Kommentar: Det är positivt att verksamheten i Folkets Hus kan utvecklas och breddas. I programförslaget redovisas en möjlighet att bygga till Folkets Hus på dess norra sida. Ytan är sannolikt tillräckligt stor för att även kunna rymma önskade verksamheter i en lägre byggnad än vad som föreslås. Höjden på tillkommande bebyggelse får dock studeras ur flera aspekter, bl a stadsbilden som helhet, skuggverkan, relation till befintligt hus etc. Hushöjder samt hur Folkets Hus kan byggas på samt kompletteras med en hotellverksamhet samt bostäder och kontor får utredas vidare under fortsatt detaljplanering.

Se även Samlade kommentarer *Trafik/struktur och parkering, Byggnadshöjder och utformning, Kulturverksamhet i området, Fortsatt planarbete och genomförande.*

27. Higabgruppen, Masthugget 32:2 och 9:3 har inga synpunkter på förslaget.

28. Parkeringsbolaget, Masthugget 29:1 ser positivt på förslaget och dess förutsättningar att utveckla områdets möjligheter.

Att ersätta de ca 1400 p-platser som idag finns i området i markanläggningar och däck och som i stor utsträckning betjänar Järntorget och Långgatorna, bör övervägas i kommande detaljplaner.

Den föreslagna huvudsakliga lösningen med parkering under kvarteren leder till mycket höga kostnader för exploateringen utan att nyttan är uppenbar. Ambitionen att skapa attraktiva miljöer i gaturummet kan förvisso hämmas av stora kvarter med "livlösa garagebyggnader". Men det finns anledning att pröva andra sätt att dela upp och variera kvarteren. Två illustrationer bifogas med alternativa sektioner med angivna kostnader för parkeringen, dels en lösning enligt programförslaget med parkering helt under mark under byggnaderna, och dels en lösning med en våning under mark respektive en våning över mark inne på gården. Garagets tak, d v s den öppna gården bildar i det andra alternativet en parkeringsyta.

Förslaget att skapa större samlade parkeringsanläggningar är bra men ges inte något tydligt uttryck i planskissen. Med bibehållen och förstärkt kvarterstruktur skapas istället mindre samlade kvarter, som riskerar att ge orationella parkeringslösningar.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Trafik/struktur och parkering, Fortsatt planarbete och genomförande.*

29. Platzer, Stigberget 34:12 och 34:13 är positiva till en förändring i Norra Masthugget och i synnerhet föreslagen utveckling kring Masthuggstorget. I övrigt inget att erinra, men önskar delta i fortsatt planering.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Parker, platser och stråk, Fortsatt planarbete och genomförande.*

30. Riksbyggen, Masthugget 9:5, 28:1 och 712:7 har i samband med programarbetet framfört en idé om att pröva överdäckning av Oscarsleden med tillhörande trafikanslutningar, vilket dem i ett kortare tidsperspektiv bedömt vara en mer genomförbar och inte lika kostsam lösning som en tunnel.

Riksbyggens förslag, som har redovisats i programmet som ett alternativ till stadsbyggnadskontorets förslag, innebär att Oscarsleden byggs över med ett däck som avskärmar buller från trafiken på leden och som kan bidra till att lösa skyddet mot framtida översvämningar. Ovanpå däckets möjliggörs en grön park och utrymmet i bakkant till överdäckningen (mellan däckets och Första Långgatan) kan utnyttjas till bostäder som placeras ovanpå infrastruktur, på- och avfarter, garage för bilar och

cyklar, förråd, butiker mm utan nedgrävning i marken. Genom denna lösning vill man bl a skapa:

- bättre tillgänglighet till älven och ökade integrationsmöjligheter för stadens invånare
- integration av färjetrafiken i området och en flexibilitet inför framtiden i olika utbyggnadsetapper och vid planering av kvarteren
- möjligheter till ett ökat bostadsbyggande med större utrymme för olika upplåtelseformer
- en god exploateringsekonomi för området
- en grön stad i mänsklig skala med mötesplatser för barnvänliga, bilfria parkmiljöer

På längre sikt är Riksbyggens vision att få tre betydelsefulla stråk – det kontinuerliga kajstråket utmed älvrummet, parkstråket ovanpå Oscarsleden och Första Långgatan som esplanad, vilka kompletteras med tvärstråk. Mellan Järntorget och älven ser man gärna fler höga hus med olika innehåll.

Riksbyggen anser att överdäckningsalternativet bör allsidigt prövas med hänsyn till miljö, fysisk gestaltning, teknik och ekonomi. Vidare anser man att programmets kvarters och fastighetsstruktur är alltför detaljerad i detta skede, att Masthuggstorgets ökade storlek är omotiverad och att kvarterer där Folkets Hus är beläget bör kunna kompletteras med en högre byggnad för hotell, kontor och eventuella bostäder.

Kommentar: Se yttrande och kommentar till Folkets hus respektive Samlade kommentarer Oscarsleden och hamnytorna, Parker, platser och stråk, Byggnadshöjder och utformning, Fortsatt planarbete och genomförande.

31. SGS Studentbostäder, Masthugget 9:2 ställer sig bakom programförslagets kvartersstruktur och betydelsen av att området på sikt kopplas ner till älven. Mycket bostäder och kommersiella lokaler i gatuplanet är viktigt och ett stort inslag av studentbostäder förordas då dessa har mycket positiv inverkan på trygghet, liv och rörelse. Att storleksmässigt begränsa kvarteren är klokt för att skapa flexibilitet och tillgänglighet. SGS pekar också på vikten av att det offentliga rummet ägnas stor omsorg i det kommande planarbetet.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Trafik/struktur och parkering, Parker, platser och stråk, Fortsatt planarbete och genomförande.

32. Stena Fastigheter, Masthugget 34:7 samt nyttjanderättsavtal för marken inom hamnområdet (Masthugget 712:30 och 712:39) har deltagit i den intressentgrupp som arbetat parallellt med programarbetet, och anser att de synpunkter som framkommit i gruppen inte omhändertagits och beaktats i samrådshandlingen. Det är av vikt att i detta skede inte låsa området i slutna kvartersbildningar i bestämda lägen eller vad som är lämpliga platser för höga hus. En gemensam vision för området med internationell prägel efterlyses.

Stena Fastigheter begär att användningen av färjeterminalområdet tydliggörs för sjöfart och hamnverksamhet, vilket är av riksintresse. Den del av programområdet som ligger direkt väster och norr om tunnelmynningen måste minskas och hanteras i tät samverkan med befintlig färjeverksamhet. Förslaget högt hus måste förskjutas öster ut mot Rosenlundskanalen. Etappindelningen måste ytterligare belysas.

Det är av vikt att behålla och utveckla kollektivtrafiken, bl a över älven från Rosenlund, men hållplatslägen måste vara anpassade till färjetrafiken. Att bygga över Oscarsleden med en upphöjd överdäckning skapar en barriär såväl visuellt som fysiskt och bör absolut undvikas. Ändring av tunnelmynningen måste ske med hänsyn till färjeverksamheten, och förändringar av Värmlandsgatans norra del noga studeras med

hänsyn till befintlig gångbro. Här har Stena Fastigheter också sedan tidigare i avtal med Göteborgs Stad en framtida byggrätt. Delaktighet önskas i den fortsatta planeringsprocessen.

Kommentar: Fastighetsägare och intressenter i området har löpande informerats om det aktuella programarbetet. Parallellt med programgruppens arbete har några av intressenterna även medverkat i diskussionsgrupper ledda av Älvstranden Utveckling AB. I första hand var syftet med grupperna att diskutera exploateringsgrad, innehåll, karaktär, parkering och utbyggnadsordning. Intressentgruppens arbete har varit ett mycket värdefullt underlag vid framtagandet av programhandlingen. I planprocessen finns det samtidigt en mängd aspekter att ta hänsyn till och många både allmänna och enskilda intressen, vilka SBK ska avväga med syfte att uppnå en bra helhet.

Konkreta byggnadsförslag har inte behandlats i programskedet utan får studeras i kommande detaljplanarbeten.

Se även yttrande och kommentar till Länsstyrelsen respektive Samlade kommentarer *Byggnadshöjder och utformning, Oscarsleden och hamnytorna, Trafik/struktur och parkering, Fortsatt planarbete och genomförande.*

33. Stena Line, nyttjanderättsavtal för marken inom hamnområdet (Masthugget 712:30 och 712:39) anser att programhandlingen ska hanteras så som om det i framtiden kommer att bedrivas färjeverksamhet på Masthugget. Användningen av färjeterminalområdet måste tydliggöras för sjöfart och hamnverksamhet, vilket är av riksintresse, enligt länsstyrelsens rapport 2009:67, Riksintresset Göteborgs Hamn. Alternativa placeringar av Danmarksterminalen föreligger inte enligt Stena Line. Färjeverksamheten är viktig för turismen, för staden, regionen och hela Sverige.

Programområdets utsträckning in på terminalområdet i öster är inte förenligt med höghastighetsfärjornas försörjning och service, och gränsen måste därför förändras. Trafikföringen måste också medföra att fordon både från väster på Oscarsleden och från öster via Götatunneln kan nå färjeterminalen.

Stena Line motsätter sig också starkt att bygga över Oscarsleden med en upphöjd överdäckning vilket skapar en barriär såväl visuellt som fysiskt mellan staden och älven. Delaktighet i den fortsatta planeringsprocessen och att hänsyn tas till vad som nämnts ovan förutsätts.

Kommentar: Se yttrande och kommentar till Länsstyrelsen och Stena Fastigheter respektive Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna, Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelser, Trafik/struktur och parkering, Fortsatt planarbete och genomförande.*

34. Wallenstam, Masthugget 10:15 och 10:20, ser positivt på utvecklingen av området som det beskrivs i programsamrådshandlingen. Wallenstam anser att det är en god idé att däck över Oscarsleden och utveckla Första Långgatan till en livfull stadsgata. Goda kopplingar till Långgatorna, och att det är lätt att stanna med bil för att uträtta ärenden samt att det är enkelt och säkert för gående att röra sig över Första Långgatan är viktiga förutsättningar för områdets utveckling och för att skapa service i området.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna, Trafik/struktur och parkering, Fortsatt planarbete och genomförande.*

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgäster i form av bolag och föreningar etc. namnges, men bostadsrättsinnehavare och hyresgäster beskrivs som "Boende" om de bor på adressen.

35. Efem arkitektkontor AB, verksamma i Lagerhuset i området är positiva till programförslaget med blandstad som kvartersbebyggelse, vilket samtidigt ger en rimlig struktur för biltrafik, kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.

Bostäder i täta bostadskvarter i områdets östra del är ett viktigt tillskott, men inte för högt, 5-7 våningar kan vara lagom. Kontakten med kajen är viktig och att inordna butiker i bottenvåningarna. Heurlins plats bör lämnas öppen och trekanten obebyggd. En serie med platser med olika karaktär länkar samman Södra Älvstranden med centrum.

Föreslagen genomfartsgata framför Lagerhuset skulle störa Pusterviks verksamhet och kan istället placeras på andra sidan Rosenlundskanalen till förmån för gc-stråket som utformas stadsmässigt.

Höga hus bör undvikas så nära Göteborgs kulturhistoriska centrum. Folkets hus är idag en dominerande byggnad vilket då går förlorat. Andra problem är slagskuggor, vindar och otrivsamma närmiljöer för övrig bebyggelse.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Trafik/struktur och parkering, Byggnadshöjder och utformning, Parker, platser och stråk, Trafik/struktur och parkering, Fortsatt planarbete och genomförande.

36. Boende på Mattsonsliden 10, är positiva till en utveckling av området, men den visuella kontakten med älven och båttrafiken får inte förstöras. Endast mycket låg bebyggelse kan accepteras. En nedgrävning av trafiken på Oscarsleden är på sikt "rätt", medan en överdäckning skapar en fysisk och visuell barriär.

Lastbils- och biltrafiken till Stenas Danmarksterminal upplevs besvärande.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Byggnadshöjder och utformning, Oscarsleden och hamnytorna.

37. Boende på Mattsonsliden 12, motsätter sig en överbyggnad av Oscarsleden och en byggnation med slutna kvarter. Den västra delen av området söder om Masthamngatan skall behandlas som en stadspark, medan delen norr om gatan fram till leden skall bebyggas med fem lamellhus i 24 våningar, tre väster om ett förlängt Masthuggstorg och två öster om det. Husen skall vara tvärställda och glasade mot älven och terrasserade mot söder försedda med hängande trädgårdar. Genomsikt och tillgänglighet är viktigt. En framtida park utefter vattnet kan förverkligas.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Byggnadshöjder och utformning, Oscarsleden och hamnytorna, Parker, platser och stråk.

38. Boende på Mattsonsliden 22, anser att Masthuggstorget är litet och inklämt och önskar ett grönområde ner mot hamnen så att man kan se vattnet och göra älven tillgänglig för flera.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Oscarsleden och hamnytorna, Parker, platser och stråk.

39. Boende på Kjellmansgatan 7, anser att terminalområdet bör lyftas in i planen och färjeterminalen flyttas och ersättas med bebyggelse samt rekreativsområde som görs tillgängligt för kringboende och allmänhet. Området är idag fult och fungerar som

uppställningsplats för bilar och långtradare, och båtarna låter och luktar. Tung båttrafik bör på sikt flyttas utanför centrum (ej heller till Amerikakajen) vilket öppnar upp för en mer lämplig markanvändning samt låga cykel- och gångförbindelser till Hisingen. Oscarsleden föreslås grävas ner för att bevara det vattennära läget hos Masthuggstorget.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna, Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelse*.

40. Boende på Kjellmansgatan 18, tycker det är viktigt att Oscarsleden grävs ner eller däckas över och att Danmarksterminalen och färjeverksamheten flyttar. Det är inte rimligt att Stena får blockera en så stor sträcka med så lite aktiviteter och få båtavgångar.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna*.

Övriga

De som inte bedöms vara besvärberättigade i form av bolag och föreningar etc. namnges, men boende beskrivs som "boende på ..." om adress har angivits. Om ingen adress eller inget namn framgår av skrivelsen skriver vi generellt "Skrivelse utan angiven adress". Om inget namn angivits skriver vi "Anonym"

41. NCC Property Development AB har deltagit i den intressentgrupp som arbetat parallellt med programarbetet, och anser att de synpunkter som framkommit i gruppen inte omhändertagits och beaktats i samrådshandlingen. Det fortsatta arbetssättet bör ändras för större påverkansmöjligheter och bl a genomförandefrågor och ekonomiska förutsättningar behöver klarläggas. Möjligheter för tredimensionell fastighetsbildning måste beaktas.

Programhandlingarna uppfattas vällovliga, men samtidigt att möjligheten att skapa något unikt och att sätta höga ambitioner för en hållbar stadsutveckling inte tagits till vara. Satsningar inom hållbart samhällsbyggande i linje med det arbete Mistra/Urban Future bedriver skulle kunna implementeras. Och miljökraven som Älvstranden Utveckling ställt upp måste utvecklas i nästa skede. Unik arkitektur och attraktiva mötesplatser, torg och stadsrum är en förutsättning för att ge bärkraft åt områdets utveckling och genomförande.

NCC efterlyser en marknadsmässighet i bedömningen kring ekonomin i området, då programmet i detta skede inte tar upp grundläggande genomförandefrågor, exploatering och ekonomi. Vidare anser man att det är förtidigt att låsa kvartersformer och innehåll och att en attraktiv handels-, kultur- och aktivitetsarena i områdets tyngdpunkt vid Folkets Hus bör utvecklas och studeras vidare.

Beskriven möjlig tredimensionell fastighetsbildning kan inte avläsas i planillustrationerna. Detta bör utvecklas.

En möjlig passage genom Folkets Hus är viktigt för siktlinjer och tillgänglighet, men detta är inte medtaget i programmet. Även hur höga hus placeras och utformas i området och i anslutning till Folkets Hus bör ses över.

En fortsatt färjetrafik över älven från Rosenlund är av vikt.

En upphöjd terrass över Oscarsleden skulle skapa en fysisk och visuell barriär som motverkar kontakten med älven.

Trafikföringens princip förefaller bra likaså föreslagen etappindelning för fortsatt arbete. Etapp tre kan eventuellt vara komplicerad att genomföra och kan då bli etapp fyra.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Byggnadshöjder och utformning, Parker, platser och stråk, Kulturverksamhet i området, Oscarsleden och hamnytorna, Trafik/struktur och parkering, Fortsatt planarbete och genomförande.

Se även yttrande och kommentar till Stena Fastigheter.

42. Boende på Haga Östergata 5D som också företräder många boende i kringområdena, är oroade för Kommersens framtid, vilken är en unik mötes- och handelsplats för kringboende och tillresta från andra stadsdelar. Dess stora värde som social resurs bör beaktas.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Byggnadshöjder och utformning, Fortsatt planarbete och genomförande.

43. Skrivelse utan angiven adress, önskar en hög och tät exploatering för att förstärka innerstadskänslan, samt inslag av höga hus.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Byggnadshöjder och utformning.

44. Boende på Klamparegatan 17, ser fram emot en utveckling av området och pekar på vikten av att färjetrafiken flyttar för att skapa tillgänglighet till vattnet. Längs älven föreslås en strandpromenad som kan bli ett rekreations- och kulturområde både för göteborgare och turister.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Oscarsleden och hamnytorna, Fortsatt planarbete och genomförande.

45. Boende på Paradisgatan 23, tycker att stadsbyggnadskontorets grundförslag är "fantastiskt", medan Riksbyggens förslag är en katastrof som stänger in centrum och skär av Majorna från staden. Om området bebyggs stadsmässigt med slutna kvarter och lokaler i bottenplan kan området istället läkas ihop.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Oscarsleden och hamnytorna.

46. Boende på Kommendörsgatan 6, instämmer helt i yttrande från YIMBY och förkastar Riksbyggens förslag.

Kommentar: Se kommentar till YIMBY.

47. Boende på Vaktmästaregången 2, anser att färjeverksamheten bör flyttas ut för att möjliggöra tillgänglighet till vattnet. Att lägga färjeverksamheten utanför staden påverkar ej fordonstrafiken till och från färjan och för passagerare till fots kan man anordna busstrafik. Att däcka över Oscarsleden är ett stort misstag.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Oscarsleden och hamnytorna, Fortsatt planarbete och genomförande.

48. Boende på Rangströmsliden 3, vill gärna se en oregelbunden bebyggelse som i förslaget med överdäckning, vilket också avskärmar trafikbuller från leden. Dagens möjlighet till visuell kontakt med vattnet föreslås behållas, varför tillkommande bebyggelse inte bör bli för hög eller för kompakt.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Oscarsleden och hamnytorna, Byggnadshöjder och utformning.

49. Skrivelse utan angiven adress, tycker att en överdäckning av leden är ett bra sätt att nå hamnen och göra staden vackrare samt lösa en del av bostadsbristen.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna*.

50. Boende på Rangströmsliden 7, vill ej få sin utsikt från Nya Masthugget försämrad.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna, Byggnadshöjder och utformning*.

51. Boende på Skepparegången 24, anser att färjetrafiken kan flyttas till Frihamnen för att göra plats för kryssningstrafik. Första mötet för kryssningsturister skulle därmed bli trevligare. Området kan då delvis göras om till park. Kryssningstrafik skulle också innebära mindre buller och vid färre tillfällen än idag.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna, Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelse, Fortsatt planarbete och genomförande*.

52. Boende på Prologggatan 4, tycker att Riksbyggens förslag är förlegat, och inte gynnar en levande stadsmiljö. Stadsbyggnadskontorets grundförslag är bra men närheten till vattnet bör lösas genom en nedgrävning av Oscarsleden.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna*.

53. Boende på Vaktmästaregången 16, tycker att det är positivt att området rustas upp, men att barn- och ungdomsperspektivet saknas. Redan idag saknas bra samlingsplats för ungdomar i området. Området norr om Masthuggstorget kan användas.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Parker, platser och stråk, Fortsatt arbete och genomförande*.

54. Boende på Klamparegatan 15, är positiva till att området bebyggs men anser som närboende att bebyggelsen är för tät och för hög, vilket är en försämring avseende närmiljö, rymd och utsikt. Låga trähus önskas som knyter an till historien. Kommensen bör bevaras och fler grönytor skapas. Träden på Olof Palmes plats bör ej tas ner.

Spårvagnshållplatsen på Första Långgatan bör ej flyttas så länge färjetrafiken finns kvar, för att inte passagerare ska ta bilen till terminalen. Inga höga punkthus bör byggas i den västra delen av området. Oscarsleden får inte däckas över, då detta skulle avskärma kontakten med älven, men gärna grävas ner. En lägre exploatering kan kompenseras genom att även andra områden i staden bebyggs.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Byggnadshöjder och utformning, Parker, platser och stråk, Oscarsleden och hamnytorna, Fortsatt planarbete och genomförande*.

55. Boende på Ävägen 30, är över lag mycket positiv till programförslaget. Tät blandad stad av innerstadskaraktär/kvartersstruktur som föreslås har många fördelar och är efterfrågad, och måste därför följas upp genom hela processen fram till färdigt område. Många bostäder och ett minskat bilberoende kan bli skapas med denna struktur som också återfinns i närliggande områden. Riksbyggens förslag borde vara uteslutet då det inte är förenligt med detta och programmets all övriga intentioner. Reglering av hushöjder eller att begränsa antalet höga hus är av mindre vikt så länge värden som stadsmässighet, hållbarhet och integrering uppnås.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Byggnadshöjder och utformning, Oscarsleden och hamnytorna, Fortsatt planarbete och genomförande*.

56. Boende på Långlandia 2, tycker att stadsbyggnadskontorets grundförslag är bra då detta stärker kontakten mellan staden och älven, vilket i dagsläget är väldigt dåligt.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna, Fortsatt planarbete och genomförande*.

57. Skrivelse utan angiven adress, tycker att stadsbyggnadskontorets grundförslag är bra men vill se bilfria delar i området kring några byggnader. "Bilfria hus" (utan garage under mark) skulle innebära lägre byggkostnader och ökad trafiksäkerhet och bättre miljö.

Föreslagen silning av trafiken medför fler anslutningar till leden i flera plan, vilket kräver broar och påfarter vilket inte är önskvärt. Riksbyggens förslag om en överdäckning bör ersättas av en nedgrävning av Oscarsleden, vilket kan göras med prefabricerade tunnelement.

Gator bör hållas smala genom att de görs enkelriktade, vilket ger området en högre täthet. Tre breda gator (Oscarsleden, Första Långgatan, Emigrantvägen) i öst-västlig riktning är överdimensionerat.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Trafik/struktur och parkering, Oscarsleden och hamnytorna*.

58. Boende på Dr Westrings Gata 3, tycker att stadsbyggnadskontorets grundförslag är bra då man måste bygga riktiga kvarter.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Byggnadshöjder och utformning*.

59. Boende på Blåsutgatan 5, vill inte att områdets västra del bebyggs då detta skulle avskärma kontakten med vattnet, vilket ger liv till staden.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Byggnadshöjder och utformning*.

60. Boende på Landalabergen 36, är positiv till en utveckling av området och stadsbyggnadskontorets grundförslag. Riksbyggens förslag bör utgå då den förstör den kvarters- och gatustruktur som passar i området. Vägsträckningen utanför Kv Kostern föreslås ändras för att möjliggöra en utbyggnad med butiker, idag är det en död plats. Ny bebyggelse bör vara blandad till höjd, färg, takutformning och material, gärna trä. Inte för modernistiskt eller futuristiskt.

Oscarsleden bör i framtiden grävas ner, d v s ingen överdäckning. Till dess bör ytorna närmast leden byggas enligt stadsbyggnadskontorets grundförslag.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Byggnadshöjder och utformning, Trafik/struktur och parkering, Oscarsleden och hamnytorna, Fortsatt planarbete och genomförande*.

61. Medborgarkraften i Älvsborg/medborgarkraften.com/org, tycker att programförslaget beskriver och lyfter aktuella frågor på ett föredömligt sätt, men att förslaget behandlar det sociala perspektivet på ett styvmoderligt sätt. Det finns motsägelser kring förordade ambitioner om tät blandstad samtidigt som förslaget är funktionsuppdelat med kulturellt centrum kring Järntorget, kontorshus utmed Oscarsleden och bilparkering i väster och öster. Samtidigt föreslås hus i park som eftersträvansvärt.

Programmet framhåller mer områdets sammanbindande funktion till omgivningen än ett område med egen identitet. Området betraktas inte som en del av Centrala Älvstaden, som tar tillvara och utnyttjar det krafter som finns.

Medborgarkraften i Älvsborg föreslår att Norra Masthugget utformas som en "plusstadsdel" som levererar elenergi till omgivningen, och som bättre tar tillvara och förädlar funktioner inom och i anslutning till området. Danmarksfärjorna läggs vid egen brygga ute i älven så att kajen blir tillgänglig för allmänheten, och terminalens biluppställning läggs under. Trafiken på Oscarsleden läggs på en högbana med plats för olika verksamheter under, och trafikflödena nyttjas för att genererar energi. Första Långgatan blir en del av en framtida ringled som sträcker sig över till Hisingen, och över älven körs flera båtskyttlar. Bebyggelsen utformas för ett blandat innehåll, men med en viss variation i kombinationer mellan olika ändamål.

Den föreslagna trafikstrukturen bör konsekvensstuderas och godkännas innan området delas in i detaljplaneetapper, likaså lösningar för Oscarsleden och färjetrafiken.

Negativ miljöpåverkan vänds till största möjliga miljöpåverkan i positiv riktning, bl a genom ett nytt kraftverk (för att ta tillvara rörelseenergi) och upprättande av miljökonsekvensbeskrivningar.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Oscarsleden och hamnytorna, Trafik/struktur och parkering, Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelser, Byggnadshöjder och utformning, Kulturverksamhet i området, Parker, platser och stråk, Förskola och social service, Fortsatt planarbete och genomförande.

62. Boende på Tredje Långgatan 42, anser att föreslagen bebyggelse är för storskalig. Föreslagna hushöjder bidrar inte till en behaglig och mänsklig känsla i stadsrummet och skuggor och vindar som skapas riskerar att göra gaturummet mindre attraktivt. Förslaget (A3 i 3d modellen) med lägre bebyggelse ända ner till älven föredras.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Byggnadshöjder och utformning, Fortsatt planarbete och genomförande.

63. Boende på Norra Liden 27, ifrågasätter förslaget med ett 30-våningshus vid vattnet, då detta blockerar utsikten och samtidigt en öppen insyn av stadsvyn från älven. Bebyggelse bör, för att ta hänsyn till omgivande hus, göras lägre närmast vattnet och trappas upp inåt i land. Andra argument är höga kostnader, vilket innebär att endast ett fåtal kan bo eller hyra kontor där.

Föreslaget 23-våningshus vid Folkets Hus är däremot ok då detta inte begränsar utsikten eller närheten till älven. Höjden är något mer rimlig.

Kajen bör hållas fri från bebyggelse för ökad tillgänglighet och färjetrafiken flyttas ut från centrum för att ge plats för promenadstråk. Högre byggnader än åtta våningar intill älven är uteslutet.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Byggnadshöjder och utformning, Oscarsleden och hamnytorna, Fortsatt planarbete och genomförande.

64. Boende på Värmlandsgatan 19, tycker att förslag och visioner är intressant och fler bostäder och mer kulturliv är välkommet. En multifunktionell idrottshall bör inkluderas för att möta en växande efterfrågan från föreningar samt behovet från en eventuell ny skola. Även en street-handbollsplan föreslås i området.

Kommentar: Se Samlade kommentarer Byggnadshöjder och utformning, Kulturverksamhet i området, Fortsatt planarbete och genomförande.

65. Boende på Solrosgatan 9A, anser att stadsbyggnadskontorets grundförslag är fantastiskt då det innebär riktig stad, till skillnad från Riksbyggens förslag. Men det är ytterst viktigt att lokaler avsätts och regleras i bottenvåningar.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Byggnadshöjder och utformning, Oscarsleden och hamnytorna, Fortsatt planarbete och genomförande.*

66. Boende på Fjärde Långgatan 24, anser att programförslaget är mycket bra att det är dags att nu förändra området. Riksbyggens förslag får inte förverkligas då det är förortsarkitektur som inte passar in i området.

Riktiga stadskvarter önskas med fler butiker, restauranger och kaféer samt några högre hus vid älven, vilket kan ge ett mer varierat taklandskap/utsikt. De boende instämmer även i yttrande från YIMBY Göteborg.

Kommentar: Se kommentar till YIMBY respektive Samlade kommentarer *Byggnadshöjder och utformning, Oscarsleden och hamnytorna.*

67. Boende på Terassgatan 13, tycker att stadsbyggnadskontorets grundförslag med rutnät är bra, då detta ger en bra stad med trevliga gator. Riksbyggens förslag är förfärligt.

Kommentar: Se kommentar till Riksbyggen respektive Samlade kommentarer *Byggnadshöjder och utformning.*

68. Skrivelse utan angiven adress, anser att programförslaget är olämpligt då den planerade bebyggelsen skär av kontakten med vattnet för bakomvarande. Bebyggelsen föreslås istället utformas med öppna gluggar mot vattnet, jfr kvarteret *Kostern*.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Byggnadshöjder och utformning, Oscarsleden och hamnytorna, Fortsatt planarbete och genomförande.*

69. Svenska Ölfrämjandet, beskriver områdets rika ölkopplade historia, och framför bl a önskemål om en ölträdgård i området uppförd i äldre stil. Mot bakgrund av tidigare fruktträdgårdsodlingar med allégångar i Långgatsområdet, så önskar man också att de öppna ytor som finns kvar bör bevaras och att hänsyn tas till de solvinklar som finns mot *Hakets uteservering*.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Parker, platser och stråk, Fortsatt planarbete och genomförande.*

70. Boende på Andra Långgatan 4, anser att programförslaget är bra men saknar förslag för färjetrafiken.

Stena föreslås flytta till området innanför bananpiren, och Andra Långgatan bli en gårdsgata. Fler cykelställ behövs i Linnéområdet.

Kommentar: Se Samlade kommentarer *Oscarsleden och hamnytorna, Trafik/struktur och parkering, Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelser, Fortsatt planarbete och genomförande.*

71. YIMBY Göteborg, är mycket positiv till programförslaget och att området avses utvecklas. Yimby Gbg instämmer i programmets målsättningar om att skapa en tät attraktiv och levande stadsdel som förstärker befintliga urbana kvaliteter i närområdet. Avgörande aspekter att ha med i det fortsatta arbetet är bl a att jobba vidare med riktiga stadskvarter. Riksbyggens alternativa planförslag bryter fullständigt mot programmets intentioner och bör avföras från planarbetet.

Kommersens bör liksom annan befintlig bebyggelse bevaras, då den är viktig för att skapa en bra social blandning och multifunktionalitet.

Hela området bör vara lämpligt för höga hus, så länge de är urbant integrerade och öppnar sig mot gatan, inte bara vissa delar. En ökad täthet kan bidra till ett mer dynamiskt stadsliv och fler bostäder.

Första Långgatan bör begränsas till ett körfält i vardera riktningen och i hela området är det viktigt med väl tilltagna trottoarer för uteserveringar och exponeringsyta för verksamheter. Lokalanpassade bottenvåningar måste säkerställas genom tvingande regleringar.

Masthuggstorget föreslås göras mer tillgängligt för barn, t ex temalekplatser.

För önskad variation är det nödvändigt att kvarteren delas i ett flertal mindre fastigheter och att ett stort antal olika exploatörer ges möjlighet att bygga. Bra med tredimensionell fastighetsbildning och viktigt att säkerställa områdets arkitektoniska variation. Höga trähus föreslås som en modern variant av landshövdingehusen.

Färjeverksamheten har stora värden som bör behållas vid en del av kajen, men resten av området föreslås utvecklas som funktionsintegrerad stad. En flytt av färjetrafiken skulle möjliggöra fler älvförbindelser i form av lågbroar för alla trafikslag. Redan i nuläget kan en bättre kommunikation skapas med en tät skytteltrafik.

Oscarsleden är en kraftig barriär mot vattnet, som därför föreslås grävas ner och läggas i ett övertäckt tråg, alternativt på längre sikt omvandlas till boulevard. Riksbyggens förslag att bygga en hög platå över hela området skulle skapa nya barriärer i stadsmiljön vilket starkt motsätts.

Stadsbyggnadskontorets övergripande planförslag är utmärkt och detaljplaner bör kunna utarbetas relativt omgående.

Kommentar: Se yttrande och kommentar till Länsstyrelsen respektive Samlade kommentarer Oscarsleden och hamnytorna, Trafik/struktur och parkering, Knutpunkt Stigberget och framtida Lindholmsförbindelser, Byggnadshöjder och utformning, Parker, platser och stråk, Fortsatt planarbete och genomförande.

72. Boende på Klamparegatan 13, anser att stadsbyggnadskontorets grundförslag är bra. Riksbyggens förslag är för dominerande och futuristiskt.

Kommentar: Se kommentar till Riksbyggen respektive Samlade kommentarer Byggnadshöjder och utformning.

Ändringar

Programhandlingarna har inte ändrats. Till programmet och samrådsredogörelsen biläggs två handlingar (analyser av alternativ för Oscarsleden) som har tillkommit efter genomfört programsamråd.

Birgitta Löf
Planchef

Johan Altenius
Planarkitekt