



Göteborgs Stad  
Stadsbyggnadskontoret

CENTRALENOMRÅDET - EN DEL AV ÄLVSTADEN

# CENTRALENOMRÅDET

## STADSUTVECKLINGSPROGRAM 1.0

MAJ 2014

### Remiss

10 juni – 31 augusti 2014

## Sammanställning av synpunkter med kommentarer



# Stadsutvecklingsprogram (STUP)Centralenområdet v.1.0

Remiss 10 juni – 31 augusti 2014  
Inkomna synpunkter

## **KOMMUNALA FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG**

1. Göteborg Energi AB med dotterbolag
2. Göteborgs Energi AB Fjärrvärme
3. Göteborgs Hamn AB
4. Idrotts- och föreningsförvaltningen
5. Kretslopp och Vatten förvaltn
6. Kulturförvaltningen
7. Lokalförvaltningen
8. Miljöförvaltningen
9. Räddningstjänsten Storgöteborg
10. Stadsdelsförvaltningen i Angered
11. Stadsdelsförvaltningen Askim-Frölunda-Högsbo
12. Stadsdelsnämnden i Centrum
13. Stadsdelsförvaltningen i Lundby
14. Stadsdelsförvaltningen i Majorna-Linné
15. Stadsdelsförvaltningen i Norra Hisingen
16. Stadsdelsförvaltningen Östra Göteborg
17. Social resursförvaltning
18. Göteborgs Stads Parkerings AB
19. Göteborgs Spårvägar AB
20. Higab AB
21. Förvaltnings AB Framtiden

## **STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER ETC**

22. Business Region Göteborg AB
23. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)
24. Luftfartsverket (LFV//ANS)
25. Polismyndigheten i Västra Götaland
26. **Länsstyrelsen i Västra Götalands Län**
27. Försvarsmakten
28. Sjöfartsverket
29. TeliaSonera Skanova Access AB
30. Trafikverket
31. Västtrafik AB
32. Västra Götalandsregionens kultursekretariat

## **GRANKOMMUNER**

33. Mölndals stad

## **ÖVRIGA**

34. Västfastigheter Västra Götalandsregionen
35. Platzer Fastigheter AB
36. White arkitekter AB
37. Privatperson 1
38. Privatperson 2
39. Privatperson 3
40. Privatperson 4

Datum: 2015-04-30  
Diarienummer: 0627/12

Lena Jacobsson  
Telefon: 031-368 15 50  
E-post: lena.jacobsson@sbk.goteborg.se

## **Stadsutvecklingsprogram (STUP) för Centralenområdet version 1.0 inom stadsdelen Centrum i Göteborg**

---

### **Sammanställning av inkomna synpunkter på remissen**

#### **Handläggning**

Programmet undertecknades av direktörerna för stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, trafikkontoret, park- och naturförvaltningen samt Älvstranden utveckling AB, och skickades på förvaltningsremiss för synpunkter. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 2014 06 10 – 2014 08 31.

Handlingen har varit tillgänglig på stadsbyggnadskontoret. Programmet har varit utställt i Älvrummet från och med maj 2014. Handlingen har även varit tillgänglig på Göteborgs Stads hemsida: [www.goteborg.se/planochbyggprojekt/](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt/)

Informationsmöten har hållits i Älvrummet 2014-05-27 och 2014-05-28 med sammanlagt ca 210 personer. Stadsvandringar i området har skett 2014-09-23 med framtidstema och 2014-09-27 med historiskt tema.

Information om stadsutvecklingsprogrammet har hållits i byggnadsnämnden, trafiknämnden, park- och naturnämnden och Göteborgsregionens miljö- och samhällsplaneringsnämnd.

#### **Stadsutvecklingsprogrammet – ett levande dokument/en pågående process**

Stadsutvecklingsprogrammets syfte är att visa en samlad stadsbyggnadsidé om innehåll och gestaltning av ny bebyggelse och offentliga rum med de planerade infrastrukturprojekten som förutsättning. Programmets ska:

- belysa stadsbyggnads- och stadsutvecklingsfrågorna i sin helhet för Centralenområdet
- redovisa en planstruktur som är vägledande för pågående och kommande detaljplaner och projekt
- vara ett aktuellt kunskapsmaterial för alla inblandade i planerings- och genomförandeprocessen

Stadsutvecklingsprogrammet är ett planeringsverktyg som är både fast och flexibelt för att kunna möta ny kunskap och nya inspel som kommer fram under tidens gång. Stadsutvecklingsprogrammet version 1.0 avses därför att följas av en version 2.0.

Programmets form och process är inte reglerad i Plan- och Bygglagen

Arbetet har bedrivits i samarbete med trafikkontoret, fastighetskontoret samt park- och naturförvaltningen.

## En del av Älvstaden

Centralenområdet är ett delområde i Älvstaden och ska utvecklas i enlighet med Vision Älvstaden som antogs av kommunfullmäktige i oktober 2012. Förutom målbilder för de olika delområdena betonas betydelsen av planeringens processer.

En organisation under kommunstyrelsen ansvarar för samordning och framdrift av visionen. Under framtagandet av stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet hade stadsbyggnadskontoret rollen som sk förstestepilot för utveckling av området.

## Sammanfattning

40 skriftliga yttranden har kommit in. Muntliga synpunkter har framförts i samband med informationsmöten mm.

Många har framfört att det är positivt att ett helhetsgrepp tas om hur Centralenområdet kan utvecklas till en välkomnande entré till Göteborg med unika förutsättningar för infrastruktur och bebyggelseutveckling i en attraktiv stadsmiljö. Flera framför önskemål om att delta i det fortsatta arbetet med programmet. Några hänvisar till sin medverkan i detaljplaneringen i området.

Allvarliga invändningar har inte framförts om programmets innehåll. Däremot framförs farhågor om att förhållandena i området, både under den långa byggtiden och på längre sikt, innebär svårigheter att uppnå de kvaliteter i stadsmiljön som programmet beskriver. Konkretisering av programmets målformuleringar och kvalitetskriterier behöver utvecklas. Det finns också synpunkter om frågor som inte tagits upp och som behöver kompletteras eller utredas i det fortsatta arbetet.

Några olika synpunkter:

- Utred och redovisa åtgärder för hantering av dagvatten, höga vattennivåer, lokalklimat, buller, luftkvalitet, risker med farligt gods, geotekniska förutsättningar, vibrationer och förorenad mark.
- Ta med den underjordiska infrastrukturen tidigt i planeringen
- Komplettera med beskrivningar om kulturmiljövärden och hur dessa ska hanteras. Skapa paus mellan den historiska stadskärnan och ny hög bebyggelse och värna siktlinjer t ex till Skansen Lejonet. Programmet och den föreslagna planstrukturen saknar tidsdjup. Hänsyn behöver tas till riksintresset kulturmiljövärden. Beskrivande underlag saknas. Föreslagen bebyggelse runt Hisingsbrons fäste är klumpig och ful och skymmer Läppstiftet.
- Möjligheterna till en god boendemiljö i högexploaterad innerstad behöver analyseras och beskrivas. Trygga, halvprivata miljöer med fullgoda lekplatser, mötesplatser, solljus mm är en förutsättning. Beskrivning av lokalisering och dimensionering av skolor, förskolor, idrottsanläggningar grönområden och annan kommunal service saknas. Det behövs fler bostäder än programmets förslag för en levande stadsmiljö
- Den övergripande stadsbyggnadsidéen behöver förtydligas.
- Tydliga och genomförbara strategier måste uttalas från stadens sida om inte sårintressen ska ta över. Programmets förslag och hur dess påverkan på segregation och socioekonomiska mönster behöver belysas. Konkretisera de sociala ambitionerna och förtydliga nyckelbegrepp som t ex identitet. Strategier behövs för hur stationsområdet fortsatt ska vara en mixad miljö som ger legitimitet till olika grupper att vistas i området.

- Analysera det framtida stadslivet med verktygen SKA och BKA. En egen färdplan bör göras för barnperspektivet. Barns och ungdomar behöver platser som inte är kommersiella. Trygghetsfrågorna är viktiga, särskilt för unga.
- Kopplingar åt söder och över älven behöver analyseras och förtydligas. Använd omgivande gatustruktur och förläng befintliga stråk.
- Grönska saknas i förslaget. Förläng Alléns gröna rum ner mot älven.
- Utveckla kajstråket. Gullbergskajens båtliv är viktigt att bevara.
- Det är nödvändigt att en trafiknätsplan tas fram. Cyklisternas förhållanden måste analyseras och utvecklas. Bangårdsviadukten måste utredas vidare. Att sänka ner eller flytta bangården ger andra möjligheter till kopplingar Spår och hållplatser vid bl a Drottningtorget behöver studeras. Framkomlighet för kollektivtrafiken är viktig samtidigt som barriäreffekter och trafikmiljöer för svaga grupper i trafiklandskapet måste hanteras.
- Dimensionering och lokalisering av framtida parkeringsplatser behöver beskrivas liksom nuvarande förhållanden och parkering under byggtiden. Parkeringshus är bättre än underjordiska garage.
- Utveckla hur de stora ombyggnaderna och funktionen som regional knutpunkt går att förena. Förhållanden under byggtiden behöver beskrivas: Socialt, trafikalt och stadsmiljömässigt.
- Det är inte acceptabelt att flytta Nils Ericsonterminalen vare sig på kort eller lång sikt.
- Studera alternativ till Bangårdsviadukten.
- Hänsyn ska tas till riksintressena sjöfart och kommunikationer.
- Hisingsbron är för hög. En lägre bro skulle knyta samman staden på ett bättre sätt. Den gamla bron skulle kunna användas för t ex caféer mm.

Sammanfattningen av inkomna synpunkter på remissen med kommentarer kommer att vara tillgänglig på stadens hemsida. Länsstyrelsens yttrande bifogas i sin helhet.

Kontoret har bedömt att många frågor behöver utvecklas i det fortsatta arbetet med nästa version 2.0, se avsnittet *Fortsatt arbete* sist i sammanställningen.

# Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

## Kommunala förvaltningar och bolag m.fl.

### 1 Göteborg Energi AB med dotterbolag

Bolaget med dotterbolag anser att det är viktigt att i tidigt skede av planprocessen tänka på all infrastruktur som ligger under gatuplan.

El: Befintliga el-anläggningar måste flyttas och nytt ledningsnät och nya transformationer måste anläggas och samordnas med byggandet av de nya infrastrukturprojekten.

Fjärrvärme: Förutom för uppvärmning av fastigheter kan fjärrvärme användas för gångvägar, ramper och broar. Utrymme och möjliga lägen i gator och underjordiska parkeringsanläggningar ska beaktas.

Opto: Ledningar kan beröras

Fjärrkyla, gas och fastighet: Har inga ytterligare synpunkter

#### **Kommentar:**

En ledningsöversikt för hela Centralenområdet behövs som underlag i det fortsatta arbetet med planstrukturen

Samarbete mellan samtliga parter som delar utrymmet under mark är nödvändigt. Ett gemensamt forum för underjordisk infrastruktur i Centralenområdet är önskvärd.

### 2. Göteborg Energi AB, fjärrvärme

Bolaget anser att utbygganden av Centralenområdet är väldigt viktig då området har en unik potential som kan tas till vara.

Bolaget rekommenderar att man i det fortsatta arbetet med stadsutvecklingsprogrammet utgår från den resurseffektiva fjärrvärmen för kylning och uppvärmning, använder stadens förnyelsebara biogas och el för taxi och busskollektivtrafik och planerar ny bebyggelse så att solceller gynnas

Bolaget önskar ta en aktiv roll i redan tidigt i processen

#### **Kommentar:**

Se kommentarer ovan under pkt 1.

### 3. Göteborgs Hamn AB

Bolaget anser att framkomligheten för godstransporter till/från Göteborgs hamn på väg E45 inte får begränsas eller försvåras vid exploatering i närområdet. Det är viktigt att hänsyn tas till sjöfarten på Göta älv, bl a genom att undvika störande belysning och att utryckningsfordon kan ta sig fram till kajen vid olyckor. Avståndet mellan bebyggelse och farled behöver vara tillräckligt med hänsyn till att farligt gods transporteras på älven.

**Kommentar:**

Analys av risker och påverkan på bebyggelsens placering och innehåll tas fram i anslutning till detaljplaneringen.

**4. Göteborgs Idrotts- och föreningsförvaltning**

Förvaltningen avstår från att lämna synpunkter men önskar återkomma när nästa version kommer.

**5. Kretslopp och Vatten**

Avfall: Förvaltningen anser att tunga fordon som hämtar avfall måste kunna ta sig fram på ett smidigt sätt utan fara för de många fotgängarna i området. Avfallsfordon ska prioriteras framför biltrafik på samma sätt som leveranser och taxibilar.

VA ledningar: Utrymmet för ledningsomläggningar ytterst begränsat i befintlig stadsmiljö och med de planerade infrastrukturprojekten och utvecklingen av Centralenområdet. VA-stråk blir ytterst svåra att flytta i framtiden. Infrastrukturen under mark måste ses som en styrande parameter i Centralenområdet om STUP ska vara realistiskt och samhällsekonomiskt försvarbart.

Dagvatten: Dagvattenutredning ska göras för området. Infiltration, fördröjning i magasin, utjämning är åtgärder som måste tas med i planeringen och säkras i detaljplanerna.

Klimatanpassning: Höjdsättning av mark och lägsta nivå för färdigt golv i byggnader måste hanteras.

Trädplantering: Skyddsavstånd på 4 meter mellan trädets rothals och ytterkant ledning ska hållas.

**Kommentar:**

Bearbetning och fördjupade studier av planstrukturen pågår. Trafiknätsplan för området för alla trafikslag och hur olika behov ska prioriteras är en viktig del i arbetet med markanvändningen.

Den underjordiska infrastrukturen är viktig i den fortsatta planeringen och planeringen måste samordnas med samtliga berörda parter. Se även svar till Göteborgs Energi AB ovan.

Utredning görs om lokalklimatet och betydelsen för en god stadsmiljö. Dagvattenutredning ska göras för området. Höga vattennivåer och höjdsättning av byggnader och mark är viktiga delar.

Hänsyn ska tas till trädplaneringars förutsättningar. Träd och ledningar ska samordnas så att båda får plats inom området.

**6. Kulturförvaltningen**

Förvaltningen tar upp flera förslag till utveckling av olika idéer som visas i programmet. Till yttrandet bifogas ett antal bilder som illustrerar texten. Nedan följer olika invändningar och förslag till kompletteringar.

Förvaltningen anser att väsentliga knutpunkter och noder bör definieras tydligare med utgångspunkt i historiska kopplingar, funktion, kommunikation och relevanta siktlinjer. Lilla Bommen är en sådan nod.

Programmet bör skildra den äldre historien före 1800-talet liksom nämna att stadskärnan är en fast fornlämning. Diagonalen Norra Larmgatan bör återställas för att knyta Drottningtorget och Centralstationen till Lilla Bommen. Befästningsstrukturen från 1600-talet skulle därmed förtydligas och bli mer läsbar i denna del av staden.

För att uppfatta gränsen mellan stadskärnan och den planerade blandstaden är det nödvändigt att det skapas en "paus" mellan delarna, en obebyggd yta med plats för parkmiljö väster om Centralen. Höga hus på denna plats är direkt olämpligt.

Värdefulla vyer mot Skansen Lejonet ska värnas och siktlinjer måste definieras. Hög bebyggelse är olämplig direkt norr om Östra Nordstan då det kan störa viktiga siktlinjer mot Skansen Lejonet.

Drottningporten och Lilla Bommen var två av stadens fem ursprungliga portar och bör vara läsbara i stadsmiljön.

En tät och finmaskig stadsstruktur kan vara hinder för att äldre gränser och strukturer ska kunna urskiljas. Ytor kan lämnas öppna, t ex grönstrukturer, för att definiera de olika stadselementen var för sig och därmed förtydliga det historiska djupets läsbarhet.

Högt hus i norra delen av Nils Ericsonsplatsen är direkt olämplig. Siktlinjer behöver stärkas mellan staden och älven.

Vid utformning av kajstråket bör hela stråket i den framtida stadsdelen Gullbergsvass tas med.

Viktigt att Kruthusparken skapas i som framhäver Gullberg/Skansen Lejonet som en del av den värdefulla siktlinjen från Lilla Bommen.

#### **Kommentar:**

Fördjupade studier av stadsmiljön pågår på Nils Ericsonsplatsen/Nils Ericsonsgatan/Kanaltorget. Där Hisingsbrons spårvagnsramper landar lokaliseras stora hållplatsområden för kollektivtrafiken samtidigt som hänsyn ska tas till viktiga kopplingar till bl a älven. Det är viktigt att på olika sätt lyfta fram 1600-talsstaden i denna del av centrala Göteborg. Kopplingen Drottningtorget- Lilla Bommen behöver utvecklas. Däremot bedöms det som orealistiskt att riva befintlig bebyggelse för att återskapa Norra Larmgatans sträckning.

Utredning om höga hus i Centralenområdet och påverkan på stadsbilden har startat. Det pågår en förstudie av Gullbergsvass där framtida siktlinjer mot Skansen Lejonet tas upp som en viktig förutsättning.

Kajstråket längs älven ingår både i Centralenområdet och i området Gullbergsvass. Det är lämpligt att stråket hanteras i ett sammanhang från E:6 till Skeppsbron. Temporära åtgärder och framkomlighet är viktigt att bevaka vid byggandet av den nya bron och rivning av den gamla.

## **7. Lokalförvaltningen**

Förvaltningen anser att behovet av skolor, förskolor, och deras gårdar saknas i programmet. Ett större grepp måste tas och verksamheterna ska planeras in och finnas med i nästa version av stadsutvecklingsprogrammet.

#### **Kommentar:**

Utredning pågår i en gemensam studie med berörda förvaltningar och bolag om principer för hur skolor, förskolor och idrottsanläggningar ska inrymmas i tät stadsbebyggelse i Älvstaden. Frågorna tas med i programmet version 2.0. Mängden bostäder i Centralenområdet och angränsande områden påverkar behovet.



## **8. Miljöförvaltningen**

Förvaltningen är positiv till att göra området kring centralen mer attraktivt för gående och cyklister samt förstärka platsen som regionalt centrum.

Varje plats funktioner i programområdet bör beskrivas mer detaljerat. Det behövs ett helhetsgrepp om hur goda ljud- och livsmiljöer kan skapas inte bara vid fasad utan även i bebyggelsens närområden. Buller- och luftsituationen behöver utredas och åtgärder identifieras för att skapa livsmiljöer som blir möjliga och trevliga att vistas i t ex runt trafikerade gator.

Hög, uttalad ambition om dagvattenhantering är önskvärd om ex gröna tak och öppen dagvattenhantering som ger biologisk mångfald och ökar rekreativvärden. Ekosystemtjänster som finns idag behöver inventeras. Så mycket grönska som möjligt bör skapas. Val av träd och grönska ska i första hand väljas så att inhemska arter av insekter och annat gynnas.

Material i området bör väljas ur ett livscykelperspektiv. Koppar ska inte användas på tak eller fasad.

Dimensionering av parkeringsplatser bör anpassas till områdets goda kollektivtrafikläge och vilket innebär att behovet är litet.

### ***Kommentar:***

Programmet kompletteras med beskrivningar av naturförhållanden och förslag till hur det gröna innehållet kan öka och hur ekosystemtjänster kan utvecklas. Utredning om buller- och luftsituationen på programnivå behövs, eventuellt med olika scenarier som utgår från olika situationer under den långa utbyggnadstiden.

Parkeringsutredning med utgångspunkt från områdets förutsättningar samt dagvattenutredning ska ingå i bearbetningen av programmet.

## **9. Räddningstjänsten Storgöteborg**

Räddningstjänsten framhåller att det är viktigt med tillgängligheten för stora fordon och att utrymningsproblematiken från Västlänken prioriteras i den fortsatta planeringen.

### ***Kommentar:***

Frågorna bevakas i de pågående detaljplanerna och är underlag för bearbetningen av strukturbilden.

## **10. Stadsdelsförvaltningen i Angered**

Förvaltningen har i detta skede inga synpunkter men öskar tillfälle att yttra sig vid utveckling av programmet.

## **11. Stadsdelsförvaltningen i Askim-Frölunda-Högsbo**

Förvaltningen avstår från att yttra sig.

## **12. Stadsdelsförvaltningen i Centrum**

Förvaltningen välkomnar en samlad beskrivning och inriktning för stadsutvecklingen i Centralenområdet och tillstyrker fortsatt arbete med programmet.

Förvaltningen saknar analyser om och strategier för hur området ska kopplas till områden på andra sidan älven liksom till mot söder runt å-rummet vid Fattighusån.

Det behöver belysas om segregation i boende och socioekonomiska mönster i hela staden bryts eller befästs i den storskaliga planeringen.

Samband med bostadsområdet Stampen och tillgången till rekreation och kommunikation öster och norr om Centralenområdet är viktigt och behöver belysas. Kopplingarna Centralenområdet, Gullbergsvass och Gullbergsstrand behöver utvecklas.

Analyser behövs om det önskade framtida stadslivet för olika användargrupper i området. SKA och BKA är viktiga planeringsinstrument där stadsdelarna bör involveras aktivt. Dialogformer behöver utvecklas inte minst med deltagande från hela staden liksom regionen. SDF Centrum m fl vill delta i det fortsatta arbetet om innehåll, täthet och skala.

Platser för kommunal service av olika slag måste pekats ut på programnivå då det finns konkurrens om friytorna. Staden bör utveckla generella modeller för att finansiera utbyggnad av kommunal service innan hela befolkningen flyttat in.

Klimatstudier behöver göras.

Vid trafikplaneringen måste hänsyn tas till de svagare grupperna få möjlighet att vistas och röra sig i stadsrummet. Barriäreffekter broramer behöver studeras.

En beskrivning om och inlevelse i att bo i den högexploaterade miljö som programmet föreslår är angelägen. Det är viktigt att bostadsmiljön innehåller trygga halvprivata miljöer med fullgoda lekplatser, mötesplatser, solljus mm. Detta påverkas av bl a bebyggelsens höjd och kvarterens storlek.

I Centralenområdet finns behov av ungdomsinriktad verksamhet som vänder sig till både tjejer och killar. Även gröna och mysiga miljöer och lugna oaser fria från stress efterfrågas.

#### **Kommentar:**

SKA och BKA ska göras i det fortsatta arbetet med programmet. Det pågår samarbete med bl a SDF Centrum om att utveckla dialogformer inte minst med ungdomar

Flera utredningar har startat som ger underlag till stadsutvecklingsprogrammet version 2.0. Bebyggelsens täthet och innehåll ska studeras. Bostadsmiljöer och lugna platser måste få rum med de kvaliteter som krävs. Utredningar pågår om lokalklimat. Utredning pågår om principer för utformning och lokalisering av skolor, förskolor och idrottsanläggningar. Ungdomsinriktad verksamhet i området är en viktig del.

Fördjupade studier inför bearbetning av planstrukturen pågår för Nils Ericsonsplatsen - Nils Ericsonsgatan – Kanaltorget. Utgångspunkter är att trafikrampernas barriäreffekter måste minimeras och att alla människor ska känna sig trygga och säkra, särskilt i anslutning till de stora hållplatsområdena.

Kopplingar över älven sker framför allt via Hisingsbron som eftersträvas bli ett stadsmässigt stråk som upplevs mer lättillgängligt än dagens bro. Avstämningar sker med planerna i Frihamnen. Kopplingarna söderut över Fattighusån påverkas av den planerade Bangårdsförbindelsens utformning och ändrade spårdragningar vid Drottningtorget mm. Studier av planstrukturen i dessa delar pågår.

Stampens tillgång till rekreation behandlas i förstudien som tas fram för Gullbergsvass.

### 13. Stadsdelsförvaltningen i Lundby

Förvaltningen ser positivt på en fortsatt utveckling av stadsutvecklingsprogrammet.

Idén om att koppla Centralenområdet över älven till Hisingen enligt ambitionen att låta innerstaden växa längs och utmed älven saknas i programmet. Fördjupade analyser saknas om livet för olika användargrupper, bl a saknas SKA. En långsiktig strategi behövs för att för de olika målen om t ex ”en inkluderande och levande del av staden”. Skolors och förskolors lokalisering, klimatförhållanden och spårvagnsrampernas inverkan på stadslivet är frågor som behöver utvecklas. Stadsdelsförvaltningarna bör involveras i i detta arbete. Frågan om etablering av små och stora verksamheter behöver utvecklas.

Cyklistens roll och plats i området behöver analyseras och utvecklas. Konflikter mellan cyklister och fotgängare behöver klargöras (exempel finns i dagsläget vid Lilla Bommen mellan kajen och Kanaltorget).

Bostäder i/nära stationsmiljöer kan inrymma konflikter kring boendekvaliteter. Offentliga, halvoffentliga och privata stadsrum och hur entréer möter gatan påverkar de bostädernas trygghet. Principer för boendekvaliteter med närhet till grönska är viktigt att fokusera på i det fortsatta arbetet.

Barns och ungdomars platser behöver belysas. Mötesplatser som inte är kommersiella och som är alternativ till Nordstan behövs.

Synpunkter om stadslivet, barn- och ungdomsmiljöer, boendemiljö, vatten och grönt, se synpunkter ovan från SDF Centrum.

Betraktas båtverksamhet längs Gullbergs kaj som kulturmiljö?

#### ***Kommentar:***

Plats för små och stora verksamheter ska kunna finnas i Centralenområdet. Möjligheterna i praktiken handlar främst om de ekonomiska förutsättningarna vilka inte styrs i stadsutvecklingsprogrammet men som behöver tas upp med fastighetsägare m fl.

Relationerna cyklister fotgängare tas upp i trafiknätsplanen på programnivå som underlag för bearbetning av strukturplanen. Möjliga kopplingar till Hisingen ingår i trafiknätsplanen.

Båtverksamheten längs Gullbergs kajen bedöms som ett uppskattat inslag i staden både av båtägare och av besökare i området. Frågan tas också upp i den pågående förstudien för Gullbergsvass.

Övriga kommentarer se ovan under SDN centrum.

### 14. Stadsdelsförvaltningen i Majorna-Linné

Förvaltningen tillstyrker fortsatt arbete med stadsutvecklingsprogrammet.

Förvaltningen saknar analyser om och strategier för hur Centralenområdet kan samspela med områden på andra sidan älven och med staden som helhet. Sambanden åt öster och söder behöver belysas tydligare. En tidigt etablerad kajpromenad kan överbrygga barriärer och skapa tydligt stråk för att ge fotgängare och cyklister bra förutsättningar. Ur barnperspektiv är trygga, intressanta och lättillgängliga områden viktigt.

Det saknas social konsekvensanalys, barnkonsekvensanalys och fördjupade analyser om de t stadsliv som önskas uppnås i Centralenområdet. Levande offentliga rum under byggtiden är viktigt. En tydlig strategi för hur dialogen med medborgarna ska gå till behöver tas fram.

Kommunal service blir ett viktigt inslag då bostäder planeras i området. Stationsmiljön kan inrymma konflikter kring boendekvalitet och trygghet. Tydliga gränser mellan offentliga och mer privata stadsrum påverkar boendekvaliteter.

Bra, ickekommersiella mötesplatser för unga är viktigt som alternativ till Nordstan.

Dialogformer med deltagande från hela staden och regionen behöver utvecklas.

Områdena vid Fattighusån och längs Gullbergs kaj med båtverksamheten är viktiga kulturmiljöer som stärker den lokala identiteten.

Centralenområdets utvecklingen är positiv både ur ekologisk och ekonomiskt perspektiv.

Analys ur jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv saknas.

#### ***Kommentar:***

Kajpromenad längs älven är en viktig del av stadsutvecklingen. Den bör studeras i det fortsatta arbetet i hela sitt sammanhang från E6 till Skeppsbron som ett eget delprojekt.

Temporära åtgärder så att levande offentliga rum kan skapas under byggtiden tas upp i det fortsatta arbetet med etapputbyggnaden

Dialog med regionen och de omgivande kommunerna och stadsdelarna ska utvecklas.

Programmet kompletteras med att belysa jämställdhets och jämlikhetsperspektiven.

Övriga kommentarer se ovan under SDN Centrum.

### **15. Stadsdelsförvaltningen i Norra Hisingen**

Förvaltningen yttrar sig inte i ärendet.

### **16. Stadsdelsförvaltningen i Östra Göteborg**

Förvaltningen lämnar inga synpunkter men kommer att följa utvecklingsarbetet med stort intresse.

### **17. Social resursförvaltning**

För att lyfta de frågor som behöver tas med i en fortsatt analys och utveckling av området är remissvaret strukturerat enligt de fyra sociala aspekter som ingår i socialkonsekvensanalys (SKA) liksom för några angreppssätt enligt barnkonsekvensanalys (BKA).

Förvaltningen anser att tydliga och genomförbara strategier måste uttalas från stadens sida om inte särintressen ska ta över. Befolkningsansvaret behöver också vägas in i programmet.

#### *Sammanhållen stad:*

I planeringen behöver en jämställd behandling av olika möjliga grupper tas med. Det behövs en uttalad ambition att stationsområdet får fortsätta att vara en mixad miljö. Till exempel är tågstationer och bibliotek några av de få interiörer som är öppna och gratis att vara i medan en ren shoppinggalleria signalerar vem som får eller inte får vistas där.

Strategier behövs för vilken typ av verksamhet och offentliga rum som ger legitimitet till olika grupper att vistas där. Finns exempel på kommunal verksamhet?

Det behövs en konkret plan för hur sociala kvaliteter i befintlig miljö tas tillvara, t ex den ”oordnade” miljön längs Gullbergskajen.

Potentialen för staden i Centralenområdet ligger i möjligheten att möta många människor i omsorgsfullt genomtänkta stadsrum som bidrar till den sociala hållbarheten, inte att se resenärerna som konsumentflöden.

#### *Identitet:*

Identitet kan betyda allt från att bygga ikonbyggnader till att i ny bebyggelse växelspela med den befintliga miljöns karaktär och uttryck till att involvera medborgare på ett delaktigt sätt i tillkomstprocessen. Förvaltningen efterfrågar en tydligare beskrivning om vad som avses med identitet.

Stadsutvecklingsprogrammet är överladdat med olika typer av bilder och skisser varför den övergripande stadsbyggnadsidéen behöver förtydligas

Det saknas ett tydligt genomslag av Vision Älvstadens idéer om en grön stad vid älven.

#### *Vardagsliv:*

Förvaltningen saknar i programmet en tydligare beskrivning av hur nya projekt och system påverkar vardagslivet för olika grupper som använder Centralenområdet och efterfrågar en helhetsbild om alla slags flöden. Det framtida spårvägsnätet behöver redovisas.

#### *Samspel:*

Förvaltningen saknar en djupare analys om vilket socialt sammanhang/innehåll olika platser har i relation till varandra.

Behandlingen av Nils Erikssonsterminalen är vag. Byggnaden har stora värden som resemiljö och det vore resursslöseri att riva den.

Fördjupa studier av hur unga använder Nils Erikssonsplatsen idag för att skapa en bra miljö kvällstid då många väntar här för att ta sig vidare hem till förorter och Göteborgs omgivningar. Det är knappast nödvändigt att signalera platsen med ett högt hus, snarare utveckla karaktären kring solläge och lugn.

Förvaltningen undrar vilken identitet som skapas för Drottningtorget i de olika alternativen för framtida spårdragning.

Kanaltorget, Bergslagsplatsen, stadsdelsparken Kruthusparken med goda potentialer för användning av många olika grupper.

En försiktighet och varsamhet efterfrågas i utvecklingen av Gullbergs kaj liksom en medvetenhet om att det handlar om en klassfråga när en miljö omkodas och förändras.

#### *Barnperspektivet:*

Förvaltningen föreslår att en *egen* färdplan görs för barnperspektivet som en del av stadsutvecklingsprogrammet. Det är viktigt att utvecklingen görs begriplig ur ett barnperspektiv. Unga i regionen skulle kunna vara delaktiga i hur de temporära platserna utformas.

#### **Kommentar:**

Handlingen kompletteras i det fortsatta arbetet med ett avsnitt om de sociala frågorna som väcks vid områdets utbyggnad och förändring.

Flera av synpunkterna som framförs är gemensamma med de beskrivna målen i stadsutvecklingsprogrammet. Fortsatt arbete med programmet arbetar med hur dessa mål översätts till en fysisk stadsstruktur. För andra åtgärder som påverkar livet i området ansva-

rar också andra delar av den kommunala organisationen. Samarbete mellan aktörerna i området kan också utvecklas.

Många frågor som tas upp berör förhållanden som delvis skapas som följd av den fysiska planeringen men även av andra förutsättningar. Det finns många starka aktörer i området och en tydlig strategi från staden behövs inför utveckling och genomförande av de stora förändringarna i Centralenområdet. Den fysiska utformningens roll i relation till andra, sociala förhållanden behöver fortgående diskuteras och analyseras i utifrån stadens mål. För detta behövs kompetens utöver vad aktörerna i den fysiska planeringen vanligtvis besitter. Det är därför av största vikt att konstellationer med kompetens från många områden samarbetar i det fortsatta arbetet med utvecklingen av Centralenområdet. Området är en plats av regional dignitet, redan idag befolkad av människor av alla slag över alla delar av dygnet. Samarbete och kontakter måste skapas på flera nivåer: Staden genom stadsdels- och andra förvaltningar och bolag, de angränsande kommunerna, regionala förvaltningar och myndigheter, näringsliv och föreningar är viktiga parter del i det fortsatta arbetet.

SKA, BKA är värdefulla instrument för analys. Många barn och unga från olika delar av staden och regionen passerar området och använder det också som träffpunkt under olika delar av dygnet och måste därför ges särskild uppmärksamhet. Kanaltorget används för närvarande av skolorna i området under dagtid och är också evenemangsyta med inriktning på unga under t ex kulturkalaset. Former för dialog måste utvecklas.

En dialog förs mellan staden och Västtrafik om bussfunktionens utveckling på lång sikt och hur det ev kan påverka den fysiska planeringen. Nils Ericsonsterminalen som byggnad kan ha många funktioner kopplat till resemiljöerna.

Fördjupade studier pågår om Nils Ericsonsplatsen - Nils Ericsonsgatan - Kanaltorget utformning. Lugna sollägen är en viktig kvalitet att ta tillvara på och utveckla i planeringen. Drottningtorgets framtida utformning och spårdragningar kommer att studeras på liknande sätt i det fortsatta arbetet.

Gullbergskajen är en del av kajstråket från E:6 till Skeppsbron med varierat innehåll och miljö. Planeringen bör hanteras som *ett* projekt i Älvstaden. Möjligheterna att behålla existerande båtliv, som ser olika ut för sträckan, måste belysas. Hur en ”stökighet” ska kunna behållas allt eftersom områdena utvecklas är en utmaning. Förstudie pågår för Gullbergsvass.

Se även kommentarer till stadsdelsförvaltningarna ovan.

## **18 Göteborgs Stads Parkerings AB**

Bolaget framför att information behövs om hur området används för parkering idag, hur det kommer att fungera under utbyggnadstiden. Programmet visar inte hur tillgängligheten ska lösas för de delar som kommer att vara ”bilfritt” och hur parkeringen ska dimensioneras. Bytesmöjlighet bil/tåg är viktigt att lösa och tas in tidigt i planeringsprocessen.

Bolaget menar att parkeringshus är bättre än underjordiska garage med hänsyn till ekonomi, flexibilitet mm. Samnyttjande håller nere antalet p- hus.

Parkeringsbolaget önskar medverka tidigt i planeringen. Bolaget har i uppdrag att utarbeta en långsiktig plan för parkeringsverksamheten och det är viktigt att utbyggnaden av parkeringsanläggningar i Centralenområdet tas fram så att Parkeringsbolaget kan medverka i stadsutvecklingen.

**Kommentar:**

Parkeringsutredning har påbörjats som även omfattar det stora behovet av parkeringar för cykel och även andra lätta fordon som t ex packcyklar, mopeder, tre/fyrhjulingar mm. Bolaget har bjudits in i en referensgrupp.

**19. Göteborgs Spårvägar AB**

Bolaget framför att höga krav ställs på trafiksäkerhet och kapacitet.

Spårvagnshållplatsernas storlek och utformning sannolikt kräver större utrymme än tidigare. Utformningen ska stödja god framkomlighet, regularitet och säkerhet.

Spårvägssträckor i ordinarie linjetrafik måste kompletteras med förbindelsespår om Hisingronsbron inte kan trafikeras samt kunna ställas upp och vända. Infrastrukturen bör också anpassas till framtida ändrade och utvidgade linjestreckningar som t ex Operalänken och anslutning till Gullbergsvass. Spår och hållplatser vid Drottningtorget måste studeras vidare i anslutning till Bangårdsviadukten. I förslaget är hållplatserna för olika trafikslag är utspridda i området vilket förstärks ännu mer om bussterminal flyttas till Bangårdsviadukten.

**Kommentar:**

Lägen för att ställa upp och vända spårvagnar bör sökas i ett större område då Centralenområdet är trångt med många funktioner som ska samsas. Spår och hållplatser i området studeras i den fortsatta planeringen. Hänsyn till olika gruppers tillgänglighet vid byten behöver studeras. Förstudie pågår för Gullbergsvass som hanterar nya samband mellan stadsdelar.

**20. Higab AB**

Bolaget har inga synpunkter på programmet

**21. Förvaltnings AB Framtiden**

Bostadsbyggande i programområdet är allmänt hållet och behöver förtydligas. Det behövs fler bostäder (än 30 %) än vad som planeras för en levande stadsmiljö alla tider på dygnet.

Drottningtorget bör lyftas upp som den stora mötesplatsen. I Gullbergsvass bör mindre grönytor planeras in som komplement till kvarterformationer med små och mörka gårdar. Kopplingar Centralenområdet – Gullbergsvass bör bli fler och tydligare för gång- och cykeltrafik samt för övrig infrastruktur.

En av de viktigaste frågorna för ett bra, tryggt och fungerande Centralenområde är att det finns förutsättningar för tät bebyggelse och gröna mötesplatser även om infrastrukturen i området växer.

**Kommentar:**

Vision Älvstaden pekar ut Centralenområdet främst som ett viktigt centralt kontorsdistrikt av regional dignitet. Stadsutvecklingsprogrammets förslag med 30 % bostäder är en ökad andel än visionen anger eftersom inslaget av bostäder bedöms viktigt för en blandad bebyggelse. En större mängd bostäder kommer att finnas i områdets närhet, bl a i Gullbergsvass. En förstudie pågår inför planeringen av Gullbergsvassområdet.

## **Statliga och regionala myndigheter m.fl.**

### **22. Business Region Göteborg AB**

Bolaget anser att Stadsutvecklingsprogrammets förslag ger en bra grund för fortsatt stadsbyggande.

Det finns en möjlighet att bygga ett torg för kollektivtrafiken mellan Göteborg C och den nya bron. Bron behöver kompletteras med färjor i strategiska lägen för att knyta ihop staden över älven i markplanet för gående och cyklister. Älvtrafiken kan därmed utvecklas efter behov. Vattenvägarna i 1600-talsstaden ska kunna öppnas för att ta in fartyg

#### ***Kommentar:***

Platser för kollektivtrafikens hållplatsområden ryms enligt stadsutvecklingsprogrammet vid Nils Ericsonsplatsen, Kanaltorget och vid Bergslagsparken. Studier pågår hur dessa kan utformas med hänsyn till spårvagnsramper och busstrafik.

Att ta in fartyg i stadens kanaler bedöms som svårt. En anslutning vid Lilla Bommen är omöjlig eftersom Västlänken medför att vattendjupet blir minimalt.

### **23. Göteborgsregionens Kommunalförbund (GR)**

Förbundet anser att programmet förtjänstfullt lyfter fram betydelsen av Centralenområdet enligt idéerna i GR:s strategidokument. Utmaningen som GR ser är hur programmet kan genomföras samtidigt med all infrastruktur i området. Programmet tydliggör dock grundstrukturen vilket är en ovärderlig kunskap för alla projekt som ska samsas i området.

Älvstadens visioner måste prägla även byggskedet, dvs att staden ska helas, att fotgängare och cyklister ska möta vattnet och att kärnan ska stärkas.

#### ***Kommentar:***

Underlag tas fram för att illustrera de olika etapperna så att kontinuerliga studier kan göras om förhållandena under byggskedet. Samordning mellan de olika projekten krävs för att visionens mål präglar den långa utbyggnadstiden.

### **24. Luftfartsverket (LFV/ANS)**

Verket har inget att erinra mot planen då den är på en alltför övergripande nivå.

### **25. Polismyndigheten i Västra Götalands län**

Polisenhet Göteborgs City förutsätter att även de brottspreventiva och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna kommer att ha en framträdande roll i version 2.0 av stadsutvecklingsprogrammet.

#### ***Kommentar:***

Metoder utvecklas tillsammans med SDF Centrum om hur bedömningar om trygghet ska kunna göras i planeringsskedet. I samband med den fördjupade studien av Nils Ericsonsplatsen och Kanaltorget planeras en sk virtuell trygghetsvandring som polisen m fl är inbjudna till.

Säkerhetsfrågorna i relation till de olika trafikslagets framkomlighet och prioritering av fotgängare och en attraktiv stad i ögonhöjd är fortsatt viktiga frågor i planeringen.



## 26. Länsstyrelsen i västra Götalands län

Länsstyrelsen är positiv till en stadsutveckling i Centralenområdet.

Det är viktigt att ha i åtanke att de olika infrastrukturprojekten är i olika planeringsskeden vilket ger osäkerhet för utvecklingen och planstrukturen i i Centralenområdet, vilket understryks även av kommunen.

Länsstyrelsen anser att programmet saknar viktiga resonemang om hur området ska fungera under byggtiden av infrastrukturprojekten.

Det är positivt med prioriteringen av trafikslag men kommunen behöver redovisa hur detta ska ske i praktiken.

Programmet och den föreslagna planstrukturen saknar tidsdjup . Kulturmiljö och historia är en viktig strategisk fråga i det fortsatta arbetet med version 2.0.

Länsstyrelsen instämmer i programmets angivna utvecklings- och utredningsbehov och tar gärna del av version 2.0.

Hänsyn behöver tas till riksintressen för kommunikationer i nära samarbete med Trafikverket. Sjöfartsverket vill poängtera hänsyn till farleden o Göta älv.

Området innehåller riksintresse för kulturmiljövården. Beskrivande underlag saknas för områdets kulturmiljövården varför det inte går att redovisa eventuella konsekvenser för kulturmiljön. Det saknas tidsdjup och en noga genomtänkt övergång mellan det nya och det äldre stadsområdet. Fortsättningen av vallgravsstråket bör visualiseras inom det nya stadsområdet. Redovisning av innebörden av riksintresset saknas och redovisning saknas för Centralstationen, Bergslagsbanan samt kommunens intentioner för Skansen Lejonet. *Identitetsskapande byggnad* och *potentiellt utvecklingsområde* behöver förklaras i relation till Centralstationen som är byggnadsminne och har en viktig roll för stadsrummet.

Ev bullerpåverkan på Sävälaxen i Natura 2000-området bör utredas i den fortsatta planeringen.

Det är av central betydelse och en gemensam uppgift för hela Göteborgsregionen att utveckla kärnan. Stadsutvecklingsprogrammet har denna inriktning. Nytt läge för kombiterminal berör ett flertal kommuner.

Länsstyrelsen framhåller, precis som stadsutvecklingsprogrammet, att ett antal utredningar måste göras i det fortsatta arbetet för att bedöma hur bebyggelse, stråk och platser ska utformas och lämpligheten av bostäder mm. Luftkvalitet, buller, risker med farligt gods, geotekniska förutsättningar, vibrationer, förorenad mark, risk för översvämning med lämpliga åtgärder är exempel på aspekter som måste belysas. Kommunen bör utveckla hur finansiering av skydd mot översvämningar ska bevakas. *Stigande vatten* är ett regionalt planeringsunderlag.

Kunskap behöver insamlas om växter och djur som är fridlysta eller biotopskyddade. Koppling till miljömålen behöver redovisas.

Beskrivning kan fördjupas om barnens behov av lek, rekreation, säkra vägar till skolor och idrottsanläggningar mm.

I senare detaljplaneskeden kan frågor om vattenverksamhet, energihushållning, laddningsplatser för elbilar behöva hanteras.

Länsstyrelsen understryker angelägenheten att ta fram en trafiknätsplan. Frågor om bilfritt område, cykelparkering mm behöver fördjupas. Kommunen behöver utveckla hur de stora ombyggnaderna och funktionen som regional knutpunkt går att förena.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts i sin helhet, se bilaga . Skrivelser från Trafikverket och Sjöfartsverket redovisas separat nedan.

**Kommentar:**

Det fortsatt arbetet med stadsutvecklingsprogrammet innehåller många av de frågor som länsstyrelsen önskar få belysta. En del frågor hanteras i arbetet med pågående detaljplaner i området. Stadsbyggnadskontoret kommer att ta fram ett tillägg till översiktsplanen om hur höga vattennivåer och översvämningar ska hanteras.

Fördjupade studier har startat om utformning av Kanaltorget, Nils Ericsonsplatsen och Nils Ericsonsgatan som tar upp stadsmiljö och trafikfunktioner. Kombinationen bilfria områden och funktionen regional knutpunkt studeras.

Utbyggnadsetapper tas fram för strategiska tidpunkter och visar hur området kan fungera under byggtiden. Diskussioner pågår med de olika inblandade aktörerna om hur framkomlighet och säkerhet kan tillgodoses.

Utredning pågår om hur kombiterminaler och spår kan omlokaliseras

Programmet kommer i nästa version att kompletteras med underlag och ställningstaganden på programnivå om: Lokalklimat, buller- och luftförhållanden, kulturmiljöfrågor, barnperspektivet och utbyggnad av social service, naturförhållanden och riskfrågor från sjöfartstrafiken. Utredning om höga hus i området och deras påverkan på den omgivande stadsmiljön pågår.

## **27. Försvarsmakten**

Försvarsmakten har inget att erinra i detta skede.

## **28. Sjöfartsverket**

Verket framhåller att farleden längs Göta älv är av riksintresse för kommunikationer. Buller, emissioner och risker med transporter av farligt gods ska beaktas i det fortsatta arbetet. Farleden trafikeras också av en ansevärd mängd båtutrustningar .

Lilla Bommens gästhamn är viktig för kollektivtrafik på vattnet och gästande fritidsbåtar.

Stadsutvecklingsprogrammet är allmänt hållet och Sjöfartsverket önskar återkomma med konkreta ställningstaganden i det fortsatta arbetet med detaljplaner.

Verkets yttrande ingår som en bilaga till Länsstyrelsens yttrande.

**Kommentar:**

Se kommentar ovan till Länsstyrelsens yttrande.

## **29. Telia Sonera Skanova Access AB**

Bolaget har inget att invända mot programmet.

I kommande detaljplanearbete får bedömas hur befintliga stråk i området påverkas av framtida exploatering. I samband med byggandet av Västlänken och Hisingsbron kommer flera anläggningar flyttas och raderas.

**Kommentar:**

Göteborgs Energi kommer att arbeta i ett särskilt projekt med samordning av underjordisk infrastruktur i samarbete med de olika aktörerna.

### **30. Trafikverket**

Verket ser det som positivt att man med stadsutvecklingsprogrammet tar ett helhetsgrepp över området. Helhetsperspektiv och samsyn är en förutsättning för en god utveckling .

Planstrukturen måste fortsätta planeras i samklang med de stora infrastrukturprojekten. Verket ser positivt på att programmet trycker på samverkan och anser att stadsutvecklingsprogrammet är ett av de redskap som kan användas i det fortsatta arbetet. Ansatsen att dokumentet ska vara levande och kommer att uppdateras kontinuerligt är positivt då det fortfarande är många osäkerheter som spelar in.

Trafikverket ser fram emot fortsatt samarbete kring Centralenområdet.

Verkets yttrande ingår som en bilaga till Länsstyrelsens yttrande.

#### ***Kommentar:***

Se kommentar ovan till Länsstyrelsens yttrande.

### **31. Västtrafik AB**

Nils Ericsonsterminalen är tillsammans med Centralstationen den absolut viktigaste knutpunkten för kollektivtrafiken i Västra Götaland. Även när pendeltågssystemet utvecklas kommer den att ha viktig roll för regionbussar, fjärrbussar och ersättningstrafik. Eventuell flyttning av funktionerna har inte processats med Västtrafik och det är därför olyckligt att Nils Ericsonsterminalen omnämns och diskuteras så specifikt i stadsutvecklingsprogrammet.

Bolaget anser att det för Västtrafik inte är acceptabelt att flytta terminalen vare sig på kort eller på medellång sikt. Om Göteborgs stad på längre sikt skulle vilja flytta terminalen så krävs att Göteborg erbjuder en likvärdig anläggning med samma funktion och att Göteborg finansierar en sådan.

Bolaget ser för övrigt inga konflikter mellan Västtrafik och stadens idéer och ser fram emot fortsatt samarbete om Centralenområdet.

#### ***Kommentar:***

En dialog förs mellan staden och Västtrafik om bussfunktionens utveckling på lång sikt och hur det ev kan påverka den fysiska planeringen.

### **32. Västra Götalandsregionen (VGR) Kultursekretariatet**

Sekretariatet har ingen möjlighet att besvara remissen.

## **Grannkommuner**

### **33. Mölndals stad, stadsbyggnadsförvaltningen**

Mölndals Stad anser det är positivt att Göteborgs stad tar ett helhetsgrepp för att på bästa sätt ta tillvara potentialen i kärnan som är både Göteborgs och regionens centrum.

## Övriga

### 34. Västfastigheter, Västra Götalandsregionen

Anser att målen som beskrivs i stadsutvecklingsprogrammet v 1.0 stämmer väl med Västra Götalandsregionens intentioner. En attraktiv och trygg stadsmiljö med gröna inslag och service är positivt för de anställda och ett stort antal besökare till konferensanläggningen.

### 35. Platzer

Platzer är mycket positiva till stadsutvecklingsprogrammet och att SBK har rollen som förstestepilot.

Platzer anser att Hisingsbron är för hög och att Bangårdsviadukten måste utredas vidare så att genomfartstrafik genom Centralenområdet undviks och istället kan nyttja kringleder. En lägre Hisingsbro skulle knyta samman staden och medföra en stadsmässighet enligt Vision Älvstaden där trafiken sker på gående och cyklandes villkor.

Platzer välkomnar en fortsatt dialog och förutsätter att fastighetsägare får vara med och påverka och bidra med kunskap och hålla hyresgäster informerade under den långa utbyggnadstiden.

#### **Kommentar:**

Utformningen av Hisingsbron är nu fastslagen från stadens sida i detaljplanen som är antagen. Brons läge och höjd är en kombination av hänsyn till sjöfartstrafik, gående och cyklister samt kollektivtrafiken. Bangårdsförbindelsen behövs för att avlasta bl a Nils Ericsonsplatsen. Den kommer att ha betydelse för busstrafik, cykeltrafik och biltrafik som behöver passera Centralenområdet nord-sydligt.

Platzer och övriga fastighetsägare i området är en viktig parter för utvecklingen av Centralenområdet.

### 36. White arkitekter AB

Kontoret uppskattar den höga ambitionerna att vidareutveckla en levande stadsmiljö i centrala Göteborg.

White menar att det är särskilt viktigt att redan från början lägga en planstruktur som tydligt och begripligt knyter ihop hela strukturen i självklara stråk. Kontoret föreslår att särskilda studier görs om att:

- Kvalitetssäkra stråk och kopplingar, t ex tvärs E45:ans planerade överdäckning.
- Jämföra bangårdsviadukten med att sänka bangården under mark alternativt flytta den österut alternativt för att åstadkomma kopplingar.
- Ta fram ett tydligt förslag till hur fjärr- och regiontrafiken ska växlas över till stadstrafiken så att Nils Erikssonsplatsen får tillräckliga dimensioner.
- Använda befintlig omgivande gatustruktur och förläng befintliga stråk så att nybyggda områden blir blandade och levande.
- Förlänga Alléstråkets gröna rum mot älven.

**Kommentar:**

Utredning pågår om spårfunktionerna i Centralenområdet och Gullbergsvass. Säckbangårdens framtida utformning kommer att ingå i utredningen. Om sänkning av bangården kommer att närmare utredas är för närvarande osäkert.

Övriga synpunkter tas upp det fortsatta arbetet med Centralenområdet.

**37. Privatperson 1**

Anser att ett följande frågeställningar och anvisningar saknas i programmet:

Hur behovet av barriär vid översvämningar ska hanteras och markeras i plan

Möjliga hushöjder

Blandade funktioner har inte fått några begränsningar eller konsekvenser för miljöbelastning och trafikföring

Kontinuerliga gång- och cykelstråk har begränsade möjligheter att göra sig gällande vid bangårdsviadukten och den nedgrävda Mårten Krakowleden.

Höghuset på Nils Erikssonsplatsen behövs inte. Platsen behöver få en karaktärsbyggnad med hög arkitekturkonstnärlig utformning. Mycket god exploatering nås redan vid 8-9 våningar

Platsen norr om Nils Ericsonsterminalen behöver bör ge en mer genomstuderad karaktär som visar hur olika sorters kommunikationsmönster samsas.

Kvarstående grunder till de östliga och norra bastionerna bör lyftas fram och öppna för en mer varierad kvartersutformning.

Kvarstående brodelar av 1939 års Hisingsbro kan behållas och förses med växtlighet

**Kommentar:**

I det fortsatta arbetet med planstrukturen studeras stadsmiljöerna Nils Ericsonplatsen, Nils Ericsonsgatan och kanalortet mer detaljerat. Trafiknätsplan för alla trafikslag tas fram för området med gång- och cykelstråk i fokus. Utredning om höga hus i Centralenområdet pågår.

När ny Hisingsbro är på plats kommer den gamla att rivas för att ge plats åt ny bebyggelse vilket bedöms som värdefullt för att ge den nya bron karaktären av stadsgata. Bebyggelseutveckling av denna del av regionkärnan bedöms ha stort värde. Grönska kommer att tillföras stadsrummen för att åstadkomma attraktiv miljö i ögonhöjd.

**38. Privatperson 2**

Personen anser att en av de viktigaste frågorna för unga är säkerheten. Tiggare och hemlösa i Centralenområdet skapar otrygghet. En förutsättning för ett tryggt och attraktivt område är att ingen ska behöva bo på gatan eller leva på att tigga.

**Kommentar:**

Att skapa så miljöer där alla ska känna sig trygga och välkomna är en angelägen uppgift i Centralenområdet. Utveckling av planstrukturen sker i samarbete med bl a stadsdelsförvaltningen. Fattigdom och hemlöshet är problem som måste lösas i ett större sammanhang med det är vanligt att de syns extra tydligt i stationsmiljöer.

### **39. Privatperson 3**

Personen håller på att sammanställa ett detaljerat förslag om Gullbergsvass och stationsområdet som ska illustrera möjligheten att nå ett antal kvaliteter: Direktkoppling mellan Hisingsbron och Nya Allén respektive Nils Ericsonsplatsen, spårvagn utan ramper, spårvagnslinje genom Gullbergsvass och boulevardlösning för Mårten Krakowgatan.

En generell höjning av marknivån medför att Västlänken kan läggas grundare.

Synpunkterna illustreras med skisser.

#### ***Kommentar:***

Under arbetet med planstrukturen har ett stort antal förslag prövats, delvis lika de som framförs i skrivelsen. Stadsutvecklingsprogrammets förslag är en kombination av olika krav som ställs utifrån funktion och stadskvalitéer. Hisingsbrons utformning med sina spårvagnsramper har haft stor betydelse för utformningen. Staden har kommit fram till att det nu aktuella förslaget svarar bäst mot funktionskraven för kollektivtrafik, cykeltrafik och sjöfarten på älven. Planeringen av den nya bron har kommit långt och utformningen är bestämd i den detaljplan som antagits.

Höjdläget för Västlänken är bestämd med hänsyn till att marknivåerna i området delvis kommer att höjas.

### **40. Privatperson 4**

Synpunkter har framförts i oktober 2013 i samband med en artikel i tidningen Centrum nr 19 om Centralenområdet.

Personen anser att den gamla Göta Älvbron skulle kunna varar kvar, ev glasas in, för gång- och cykeltrafik. Bron kunde innehålla restauranger, café, secondhandbutiker, växtlighet, rekreationsplatser och verksamheter som har öppet även på natten.

#### ***Kommentar:***

När ny Hisingsbro är på plats kommer den gamla att rivas för att ge plats åt ny bebyggelse. Stadsutveckling i denna del av regionkärnan bedöms ha stort värde. Grönska kommer att tillföras stadsrummen för att åstadkomma attraktiv miljö i ögonhöjd. Aktiva bottenvåningar eftersträvas för att inbjuda till stadsliv över dygnet.

### **41. Informationsmöten i Älvrummet med ca 210 deltagare**

#### ***Muntliga synpunkter:***

På mötet framfördes att man inte kan se i materialet om hur trafiken ska hanteras i området så att en verklig förändring sker.

Hänsyn måste tas till den värdefulla byggnaden Läppstiftet. På modellen (i Älvrummet) ser föreslagen bebyggelse klumpig och ful ut och skymmer Läppstiftet.

Det vore värdefullt att föra in vatten som ett tydligt inslag på torgen, kanske med ljusspel/belysning som gör att det blir en attraktion i sig. Det finns fina exempel på detta i andra städer.

Det är viktigt att vara lite djärv i utvecklingen av nya Centralenområdet, höga hus är okej.

Representant från Nordstans samfällighet vill träffa stadsbyggnadskontoret för samarbete.

***Muntliga kommentarer:***

Trafikkontoret arbetar med trafiknätsplanen som kommer att ge nytt underlag. Trafikmiljöerna i området är en utmaning och att hanteringen av dessa är en viktig fråga i det fortsatta arbetet.

Samarbete med Nordstans samfällighet har startat.

## **Fortsatt arbete**

Stadsutvecklingsprogrammet version 1.0 kommer att fördjupas och utvecklas. I det fortsatta arbetet med Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet version 2.0 ska programmet ge en aktuell samlad beskrivning av läget och fortsatt definiera de övergripande kvalitéerna och målen för området. Arbetet fortsätter med detaljplanerna i området. Underlagsmaterial på dels programnivå dels mer detaljerad nivå tas fram kontinuerligt.

Processen med stadsutvecklingen i Centralenområdet kommer fortsatt att vara ett forum för att samordna och leda arbetet med detaljplaner och projekt som pågår i Centralenområdet. En ledningsgrupp för arbetet är sammansatt av företrädare för stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, trafikkontoret, park- och naturförvaltningen.

Enligt indelningen av Älvstadsprojektets delområden kommer Centralenområdet utvidgas åt väster. Samordning kommer också att ske med delområdet Gullbergsvass där arbete med förstudie pågår och flera planeringsfrågor är gemensamma. Hänsyn ska också tas till sambandet med Frihamnens planering samt utveckling av ett stadsmässigt stråk över älven.

Stadsutvecklingen i Centralenområdet stäms kontinuerligt av med styr- resp projektledningsgruppen för projekt Älvstaden. Det sk förstestepilotansvaret har omformulerats. Arbetet med utvecklingsområdet Centralenområdet leds av två projektledare, den ena från stadsbyggnadskontoret, den andra från fastighetskontoret. En färdplan för området utbyggnad, innehåll och ekonomi ses över återkommande.

Följande aktiviteter pågår eller kommer att starta och vara underlag till version 2.0:

### **Detaljplaner**

Västlänken linjen

Västlänken Station Centralen

Norr om Nordstan, Västlänken Station Centralen, västra uppgången

Götaleden sänkning och överdäckning

Hisingsbron

Norr om centralen (Jernhusen resecentrum mm)

Bangårdsförbindelsen

### **Utredningar och kompletteringar**

Fördjupning och utveckling av planstrukturen

Studier av Götaledens ramper och relation till bebyggelsemöjligheter och stråk

Utformning Kanaltorget, Nils Ericsonsplatsen och Nils Ericsonsgatan

Utformning av Drottningtorget

Höga hus, stadsbild

Lokalklimat

Luft- och bullerförhållanden

Höga vattennivåer och dagvattenhantering

Geotekniska förhållanden

Kontors- och handelsinnehåll

Bostadsinnehåll och bostadskomplement

Förskola, skola, idrottsanläggningar, principer för lägen och utformning

Trafiknätsplan

Mobilitet

Parkering, principer för alla trafikslag

Bussfunktionerna på lång sikt

Trafikförhållanden under byggtiden

Etapper och utbyggnad



Exploateringsmöjligheter och genomförandekonomi  
Social konsekvensanalys  
Barnkonsekvensanalys  
Kulturmiljöer  
Naturförhållanden  
Riskbedömning  
Spårfunktioner, flyttning av kombiterminaler och uppställningsspår, utveckling av säckbangården

### **Projekt**

Nordstans utveckling  
Regionens hus, nybyggnad  
Utveckling av ny bebyggelse vid Hisingsbrons fäste  
Jernhusens projekt Region City

### **Angränsande planering**

Gullbergsvass förstudie  
Frihamnen, program och detaljplaner  
Packhuskajen, principer och planstruktur

### **Processer**

Kommunikationsplan uppdateras  
Dialogaktiviteter med olika målgrupper  
Illustrationer och 3D-modell  
Samverkan i arbetsgrupp med fastighetsägare  
Samarbete utvecklas med berörda förvaltningar och bolag  
Temporära åtgärder

Birgitta Löf  
Planchef

Katja Ketola  
Projektledare Centralenområdet





LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten  
Roger Lind  
Samhällsplanerare  
010-224 47 94  
roger.lind@lansstyrelsen.se

Yttrande  
2014-10-03

Diarienummer  
402-21170-2014  
Dossienummer  
F 2574

Sida  
1(7)

Göteborgs Stad  
Stadsbyggnadskontoret  
sbk@sbk.goteborg.se

## Förslag till stadsutvecklingsprogram för centralenområdet, version 1.0, i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Med referens till handlingar daterade maj 2014

### Ärende

Göteborgs Stad har begärt Länsstyrelsens yttrande på Stadsutvecklingsprogram version 1.0 över centralenområdet. Den bakomliggande tanke som kommunen har med ett stadsutvecklingsprogram är ett flexibelt verktyg som kan förändras under pågående planering och genomförande av flera stora infrastrukturprojekt. Syftet är:

- att belysa stadsbyggnads- och stadsutvecklingsfrågorna i sin helhet för centralenområdet med de planerade infrastrukturprojekten som förutsättningar,
- att redovisa en planstruktur som är vägledande för pågående och kommande detaljplaner och projekt,
- att vara ett aktuellt kunskapsmaterial för alla inblandade i planerings- och genomförandeprocessen.

### Pågående planering

Vid centralenområdet pågår planering av ett flertal större infrastrukturprojekt, som Västlänken, Hisingsbron och E45. Länsstyrelsen har i olika skeden i dessa projekt lämnat yttranden. För ytterligare information hänvisas till respektive yttrande.

### Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10 §

I efterföljande planering har Länsstyrelsen till uppgift att bevaka de prövningsgrunder som redovisas i PBL 11 kap. 10 § och överpröva kommunens beslut om 1) ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. Miljöbalken inte tillgodoses, 2) regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, 3) en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. Miljöbalken inte följs, 4) strandskydd enligt 7 kap. Miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser, eller 5) en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen är positiv till en stadsutveckling vid centralenområdet. Det kan bidra till att stärka regionkärnan och ge ett större lokalt underlag för

kollektivtrafiken. En funktionsblandad stadsdel, med bostäder, handel och verksamheter, har också många sociala, ekonomiska och ekologiska fördelar. Det kan bidra till en sammanhållen stad, utan geografisk uppdelning på kön, klass, etnicitet eller inkomst, samtidigt med begränsad miljöbelastning.

Stadsutvecklingsprogrammet och dess förslag till planstruktur bygger på att planerade infrastrukturprojekt genomförs enligt plan. Det är då viktigt att ha i åtanke att de olika projekten finns i olika planeringsskeden, vilket ger en osäkerhet för utvecklingen kring centralenområdet och planstrukturen kan behöva förändras beroende på den kommande utvecklingen. Detta understryks även av kommunen.

Länsstyrelsen anser att stadsutvecklingsprogrammet saknar viktiga resonemang om hur centralenområdet ska fungera under byggtiden av infrastrukturprojekten. Under flera år kommer centralenområdet att kännetecknas som stor arbetsplats, samtidigt som det ska fungera som regionens viktigaste knutpunkt för kollektivtrafiken. Detta är en svår ekvation.

Det är i grunden positivt med den prioritering som kommunen gör till förmån för gång-/cykel-/kollektivtrafik, men kommunen behöver redovisa hur området ska fungera i praktiken. Centralenområdet är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken i regionen. Det gör att infrastrukturen runt denna knutpunkt behöver fungera, med exempelvis trafikmatningen till Hisingsbron eller hämtning och lämning vid Centralstation, samtidigt som gator föreslås stängas av för biltrafik.

Länsstyrelsen anser att stadsutvecklingsprogrammet och den redovisade planstrukturen saknar tidsdjup. Det sägs i ord att *existerande kulturhistoria lyfts fram som en del av visionerna för området*. Detta saknas dock i programmet. Områdets kulturmiljö och historia är en viktig strategisk fråga att lyfta in i Stadsutvecklingsprogram version 2.0 och planstrukturen.

I övrigt är kommunen medveten om centralenområdets komplexitet och redovisar kvarstående frågor som behöver utvecklas till Stadsutvecklingsprogram version 2.0. Länsstyrelsen instämmer i dessa utvecklings- och utredningsbehov och tar gärna del av version 2.0 för att lämna synpunkter.

### **Motiv för bedömningen**

*Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§*

#### Riksintresse för kommunikation

Stadsutvecklingsprogrammet berör flera anläggningar av riksintresse för kommunikation. Trafikverket anser att planstrukturen fortsättningsvis måste utvecklas i samklang med de stora infrastrukturprojekten och att utvecklingen av Gullbergsvassområdet sker i nära samarbete med Trafikverket (se Trafikverkets yttrande dat. 2014-08-29, bifogas). Sjöfartsverket (yttrande dat. 2014-08-28, bifogas) vill poängtera att hänsyn behöver tas till farled 955 längs Göta älv, som är av riksintresse för kommunikation och har stor betydelse för varuförsörjningen utanför kommungränsen.

#### Riksintresse för kulturmiljövården

I stadsutvecklingsprogrammet saknas ett beskrivande underlag för områdets kulturmiljövården. I dess framtagande har ingen antikvarisk kompetens deltagit. De kulturmiljöaspekter och -värden som finns inom området har då inte kunnat /.../ *beaktats som en planeringsgrund vad gäller beskrivning av områdets stadskvalitéer som bör beaktas och tillgodoses i det fortsatta arbetet med delprojektet*, som underlaget säger. Det går då inte heller att redovisa eventuella konsekvenser för kulturmiljön.

Vidare saknas tidsdjup och en noga genomtänkt övergång mellan det nya och det äldre stadsområdet. Det äldre stadsområdets gatunät och kvarter är fortfarande detsamma som i mitten av 1600-talet. Det nya stadsområdet kommer att läggas där det under fästningsstadstiden endast fanns befästningar och flack obebyggd mark. Denna gräns syns tydligt i vallgravsstråket i trädgårdsföreningen och allén. Detta stråk bör fortsatt visualiseras inom det nya stadsområdet.

Stadsutvecklingsprogrammet saknar en redovisning av innebörden av riksintresse för kulturmiljövården. Ett sådant riksintresse omfattas även av fornlämningar under mark. Det finns ingen redovisning av Centralstationen och Bergslagsbanan, som är byggnadsminnesförklarade enligt KML. Vidare framgår inte kommunens planer eller intentioner för Skansen Lejonet, som är en av stadens främsta lämningar från den befästa staden.

I planstrukturen finns en markering för *identitetsskapande byggnad*. Dock framgår inte dess innebörd eller betydelse. Länsstyrelsen anser att Centralstationen är en i allra högsta grad karaktärskapande byggnad inom stationsområdet.

Direkt öster om Centralstationen finns ett område med markering *potentiellt utvecklingsområde*. Det saknas en närmare beskrivning. Mot bakgrund av att Centralstationen är ett byggnadsminne har byggnaden en viktig roll för upplevelsen av stadsrummet.

#### Natura 2000

De markarbeten som kan ha bullerpåverkan på säveålxen bör utredas och belysas inför kommande planering.

#### Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

I *Strukturbild för Göteborgsregionen* är kärnans utveckling, dvs. Göteborg, av central betydelse för hela Göteborgsregionens utveckling. Det är en gemensam uppgift att verka för att skapa en attraktiv och lättillgänglig regional kärna. Länsstyrelsens bedömning är att stadsutvecklingsprogrammet är i denna inriktning.

Länsstyrelsen vill poängtera att nytt läge för kombiterminal inte är bestämt. Lokalisering av kombiterminal är en mellankommunal fråga som berör ett flertal kommuner.

### MKN för luft

Några av stadsutvecklingsprogrammets förslag, som exempelvis fokus på gång- och cykeltrafik och bilfria områden, eller de som har koppling till pågående infrastrukturprojekt, som exempelvis överdäckning av E45, bör ha positiva effekter på luftkvaliteten. Länsstyrelsen vill dock instämma i kommunens bedömning om att behov finns av att fortsatt utreda hur ny bebyggelse kan utformas med hänsyn till luftkvaliteten. Men det handlar inte bara om en utformningsfråga. En utredning kan även visa var nya bostäder är lämpliga eller inte lämpliga, med hänsyn till luftkvaliteten.

### Farligt gods

I stadsutvecklingsprogrammet nämns inte hanteringen av farligt gods vid kombiterminalen och Göta älv.

### Buller

Området omkring centralen kännetecknas av höga bullernivåer. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang betona vikten av att i ett tidigt skede beakta bullernivåerna, för en god anpassning av bostädernas läge och utformning. En finmaskig stadsstruktur kan ibland komma i konflikt med en ur bullerhänsyn god boendemiljö. En bullrig miljö kräver ofta slutna bostadskvarter, för att få tillgång till tyst eller ljuddämpad sida.

Kommunen har lyft att fortsatt arbete och utredningar krävs inom ämnesområdet buller. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning. Dessa utredningar kan uppdateras i takt med stadsutvecklingsprogrammet. I den efterföljande planeringen behöver kommunen visa att bullerkänsliga miljöer, som exempelvis bostäder och förskolor, inte utsätts för sådana höga bullernivåer att de är olämpliga utifrån människors hälsa och säkerhet.

### Geoteknik

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att de geotekniska förutsättningarna behöver utredas i den fortsatta planeringen.

### Vibrationer

Det är i samband med den geotekniska utredningen viktigt att belysa risken för vibrationer. En vibrationskänslig mark kan ställa krav på nya byggnader för att undvika uppkomsten av vibrationsstörningar, som exempelvis styva bjälklag, pålning eller begränsning av antal våningsplan.

### Förorenad mark

Kommunen bör göra en översiktlig utredning om var markföroreningar kan påträffas och en kostnadsuppskattning för sanering.

### Risken för översvämning

De förväntade klimatförändringarna och risken för översvämning ges lite utrymme. Kommunens ambition är att *skapa en robust struktur som kan hantera konsekvenserna av klimatförändringar*. Det framgår dock inte hur eller vilken hänsyn som tagits till klimatförändringarna vid utformningen av

planstrukturen. I fortsatt arbete avser kommunen under dagvattenhantering att *utreda möjligheterna till lokalt omhändertagande med beaktande av risker vid störtregn*. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att frågan behöver utredas inför fortsatt planering.

Under fortsatt arbete finns också ett uppdrag att *ta fram underlag för beslut om åtgärder för att hantera höga vattennivåer och lägsta bjälklagshöjd*. Det är oklart vilka underlag eller beslut. Inom kommunen pågår ett arbete med att ta fram en hydromodell. Det pågår också strategiska diskussioner mellan Göteborgs Stad och Länsstyrelsen omkring klimatförändringarna. Dessutom finns ytterligare kunskap om klimatförändringarna, än de som beskrivs i programmet, som exempelvis Swecos förstudie om skydd mot höga vattennivåer. Vidare saknas en hänvisning till Länsstyrelsens regionala planeringsunderlag *Stigande vatten*.

Under avsnittet *Ekonomi* står att Göteborgs Stad har ansvar för att signalera ekonomiska frågor av väsentlig betydelse. Finansieringen av ett skydd mot höga vattennivåer torde vara en sådan viktig ekonomisk fråga av väsentlig betydelse. Därför bör kommunen utveckla hur finansieringen av ett skydd mot översvämningar ska bevakas i den fortsatta planeringen.

*Råd enligt 2 kap. PBL*

#### Förhållande till ÖP

Stadsutvecklingsprogrammet är väl i linje med intentionerna i Göteborgs-regionens strukturbild och Göteborg Stads gällande översiktsplan.

#### Naturmiljö

Det finns inga särskilt utpekade områden med naturvärden inom stadsutvecklingsprogrammet. Länsstyrelsen vill endast påpeka att kommunen i kommande detaljplanarbeten behöver samla in kunskap om och ta hänsyn till växter och djur som omfattas av fridlysningsbestämmelserna och strukturer (skyddsvärda träd, byggnader m.m.) som kan tänkas hysa dessa arter samt eventuella biotopskyddade objekt.

#### Koppling till miljömålen

Stadsutvecklingsprogrammet och dess planstruktur behöver redovisa kopplingen till miljömålen. Hur kan stadsutvecklingsprogrammet bidra till att nå miljömålen? Troligtvis kan vissa av miljömålen, som exempelvis *Frisk luft*, vara svårare att nå inom programområdet. För vägledning, se gärna Länsstyrelsens rapport 2013:05: *Miljö kvalitetsmålen i den fysiska planeringen*.

#### Social robusthet, tillgänglighet och användbarhet

Vid stadsförtätning behöver uppmärksamhet och hänsyn riktas till barnens behov. Bilfria områden och satsningar på kollektivtrafik är generellt positiva ur ett barn- och ungdomsperspektiv. Men stadsutvecklingsprogrammet kan gå djupare i barnens behov, exempelvis i fråga om behov av ytor för lek och rekreation samt säkra vägar till skola och idrotts-/fritidsaktiviteter. Därför

delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att barn- och sociala perspektiv behöver lyftas fram i den fortsatta planeringen.

#### Vatten

Kommunen har som vision att öka tillgängligheten och kontakten med älven och stadskanalerna, i syfte att skapa en trivsammare stadsmiljö. Detta kan i senare planerings- och genomförandeskede innebära vattenverksamhet i enlighet med 11 kap. Miljöbalken.

#### Energihushållning

Under fortsatt arbete avser kommunen att studera lokalklimatet, i syfte att kartlägga hur nya miljöer kan utformas med hänsyn till sol och vind, samt lokalklimatets roll för ventilering av dålig luft. I dessa studier kan hänsyn tas till de möjligheter som finns för lokal elproduktion, genom att huskroppar och tak ges möjlighet att omsätta solljus till energi.

För att minska transportsektorns negativa miljöpåverkan är en omställning till fossiloberoende fordonsflotta av stor betydelse. En viktig pusselbit i denna omställning är att skapa förutsättningar för laddning av elbilar. Det är särskilt viktigt vid noder och knutpunkter, som exempelvis vid en centralstation.

#### Trafikfrågor

Kommunen har för avsikt att gå vidare i Stadsutvecklingsprogram version 2.0 med en trafiknätsplan. Länsstyrelsen stöder ett sådant arbete och vill understryka angelägenheten i att ta fram ett underlag inför den fortsatta planering.

Enligt planstrukturen finns ett bilfritt område runt kärnan i centralenområdet. Detta behöver lyftas till ett större sammanhang. En förändring av biltrafiken vid centralenområdet kan få följdverkningar för trafiken i ett större omland. Dessutom behöver kommunen redovisa hur centralenområdet, med exempelvis hämtning och lämning, ska fungera med ett stort bilfritt område.

Inom centralenområdet och dess bilfria områden kommer bl.a. cykeltrafiken ges stor betydelse (vilket är en positiv utveckling). Det gör cykelparkeringsfrågan aktuell, som behöver fördjupas i den fortsatta planeringen. Det finns många goda exempel från omvärlden hur cykelparkering varit en grund vid planeringen av centralområden.

Centralenområdet kommer under många år att kännetecknas som arbetsplats för flera stora infrastrukturprojekt, vilket kommer att medföra omlodning av trafik och tillfälliga lösningar. Samtidigt behöver Centralstationen fungera som regionens viktigaste knutpunkter för kollektivtrafiken. Kommunen behöver utveckla hur denna ekvation ska gå ihop.

#### Båtturism

Det finns enligt Sjöfartsverket (yttrande dat. 2014-08-28) potential att öka båtturismen på Göta älv. Lilla Bommens gästhamn, som är viktig för vat-



tenburen kollektivtrafik och gästande fritidsbåtar, är lokaliserad inom stads-utvecklingsprogramsområdet.

**Beredning**

Ärendet har handlagts av Roger Lind och granskats av Karin Slättberg. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

*Roger Lind*

*Karin Slättberg*

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Sjöfartsverket, daterat 2014-08-28

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2014-08-29

Kopia till:

Sjöfartsverket, Johan Eriksson

Trafikverket, Anna Hansson

Länsstyrelsen/

Enheten för skydd och säkerhet, Patrik Jansson

Kulturmiljöenheten, Lena Emanuelsson och Mats Sandin

Miljöskydds-enheten, Lena Niklasson

Naturvårds-enheten, Martin Goblirsch

Vattenvårds-enheten, Teresia Holmberg

Samhällsbyggnads-enheten, Anna Hendén

Samhällsbyggnads-enheten enligt expeditionslista