



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Koncept 2012-05-02
Datum: 2012-05-29
Diarienummer: 0912/08

Anna-Karin Nilsson
Telefon: 031-368 16 52
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Program för Grönsakstorget och Kungstorget inom stadsdelen Vallgraven i Göteborg

Samrådsredogörelse för program

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 31 maj 2011 att genomföra samråd för programförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 31 augusti 2011 – 25 oktober 2011.

Förslaget har varit utställt på stadsbyggnadskontoret och på Stadsdelsförvaltningen Centrums kontor under tiden 31 augusti 2011 – 25 oktober 2011.

Sammanfattning

Invändningar mot förslaget gäller frågor om ett eventuellt underjordiskt garage är lämpligt med hänsyn till de geotekniska - och grundvattenförhållandena samt hur riksintresset för kulturmiljövård påverkas. Även synpunkter på att antalet P-platser minskas i området framförs. Flertalet inkomna synpunkter uttrycker en oro för parkeringssituationen i city. Många efterfrågar ersättning av samtliga parkeringsplatser, samt ersättning av platser som försvunnit i samband med gångfartsgatorna innanför vallgraven. Parkeringsfrågan föreslås hanteras i ett större sammanhang med placering utanför planområdet men i nära anslutning.

Kontorets förslag är att fortsätta med detaljplan. Som inriktning för det fortsatta planarbetet föreslår stadsbyggnadskontoret att i ett tidigt skede i planarbetet analysera och beskriva utförligt omfattningen och konsekvenserna av ingreppet i fornlämningen. De geotekniska förutsättningarna och risken för grundvattensänknings i området kan vara avgörande för ett underjordiskt garage. Detta måste beaktas redan i planeringsskedet. Åtgärderna kräver tillståndsprövning i mark- och miljödomstolen. Trappöppningen ner mot kanalen klassas också som vattenverksamhet och skall anmälas.

I linje med parkeringspolicyn arbetar staden med en plan för att hantera parkeringstillgången i innestaden. Synpunkterna från detta samråd som rör parkering i det större sammanhanget hanteras i det arbetet.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret för kännedom och ev. beaktande vid planens genomförande.

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** påpekar att kostnaderna för upprustningen av torgen har trafikkontoret uppskattat till någonstans mellan 50-100 mnkr. Kostnaden ryms inte inom trafiknämndens normala ram för investeringar utan särskilda medel måste tillföras. Fastighetsnämnden bedöms inte få några utgifter i samband med upprustningen. Parkeringsbolaget bekostar det eventuella underjordiska parkeringsgaraget. Utgifterna uppskattas till någonstans mellan 45-55 mnkr, exkl. kostnader för hantering av fornlämningar. Bedömer att ett garage med ca 120 platser kan bära sina egna kostnader. En geoteknisk undersökning visar att stabilitetsförhållandena är tillfredställande. Särskild hänsyn bör tas till de geotekniska och arkeologiska förutsättningarna. Parkeringsbolaget uppskattar en kostnad på ca 30-40 mnkr, exkl. eventuell ersättning för rättighet att nyttja grannfastigheten. Kommunfullmäktiges budgetmål är att utveckling av nya mötesplatser (och lekplatser) ska prioriteras.

En byggnation förutsätter att en långsiktigt ekonomiskt hållbar förvaltning kan skapas med en huvudman som över tiden främjar allmänhetens intressen. För att basarer med matinriktning ska kunna skapas, bör en kommunal aktör förvalta eventuella bygggrätter. Torgens centrala plats i staden med behovet av en långsiktig användning och en önskvärd flexibilitet bör marken även fortsättningsvis vara i kommunens ägo.

Finansiering av utvecklingsförslagen förutsätter beslut om investeringsmedel. Upprustning av torgytorna innebär en stor utgift för kommunen vilket bör beaktas i samband med beslut om investeringsmedel och tidpunkt för genomförande.

Kommentar: Synpunkterna har noterats.

- 2. Göteborg Energi Fjärrvärme** meddelar att det inte finns några fjärrvärmeledningar under torgytorna, vilket innebär att garaget inte kommer i konflikt med denna typ av ledning.

Kommentar: Synpunkterna har noterats och har överlämnats till Fastighetskontoret.

- 3. Göteborg Energi Nät AB** har framfört att de vill bygga en transformatorstation i det eventuellt underjordiska garaget under Kungstorget. Möjligheten att bygga en underjordisk transformatorstation kvarstår om alternativ med godsinfart via grannfastigheten (Inom Vallgraven 26:8) väljs. Vid placering av transformatorstation skall bl a tillgänglighet, utrymningsmöjlighet, risk för magnetfältsexponering samt brandsäkerhet beaktas. Ledningsstråken för el skall placeras inom bestående vägstruktur. Detta för att minimera störningarna för bil- och kollektivtrafik vid framtida reparationer.

På Kungstorget finns ett förband med fyra stycken parallella högspänningskablar och längs Saluhallens södra sida kan de komma i konflikt med eventuell sopsug. GENAB avser att ansöka om ledningsrätt för kabelförband. Vill delta i planeringen inför detaljplanen i ett tidigt skede för utplacering av nätstationer och ledningsstråk. Då det redan vid byggstart behövs elström är det viktigt att stations- och ledningslägen kommer in så tidigt skede som möjligt. Träd skall planteras med hänsyn till planerade och/eller befintliga ledningars placering.

Kommentar: Synpunkterna kommer beaktas i fortsatt detaljplanearbete. Har överlämnats till Fastighetskontoret.

4. **Göteborgs Hamn** anser sig inte berörda och har därför inga synpunkter på planförslaget. Avstår att vara remisspart i det fortsatta planarbetet.
5. **Göteborg Vatten** Allmänna ledningar för vatten och avlopp finns utbyggda i programområdet. Begränsade kompletteringar kan eventuellt behövas. Befintliga va-ledningar kan behöva flyttas. Kostnaden för detta ska inte belasta va-verksamheten. Kapaciteten på befintligt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A1; VAV publikation P 83. Lägsta normala trycknivå i dricksvattennätet motsvarar ca + 58 meter i Göteborgs höjdsystem. Om högre vattentryck önskas får detta ordnas och bekostas av exploatören/verksamhetsutövaren. Kombinerat ledningsnät innebär risk för uppdämning i ledningsnätet i samband med häftig nederbörd. Detta måste beaktas vid utformning av avloppsinstallationer. Eventuell ombyggnad till duplikatsystem kommer att klaras ut i pågående arbete med åtgärdsplan för avloppsnätet. Avloppsinstallationer ska vid ny- eller ombyggnad utformas som duplikatsystem. Vattenplanens krav på reningsåtgärder för dagvatten med hänsyn till trafikmängder etc respektive recipient gäller. Golvavlopp i parkeringsytor under tak ska anslutas via oljeavskiljare till spillvattenförande ledning. Vattenplanens anvisningar beträffande nivåer för golv och öppningar i byggnader, med hänsyn till framtida högre vattennivåer i älven, ska också beaktas. Vid trädplantering gäller ett skyddsavstånd på minst 4 meter mellan trädets stam och ytterkant ledning ska hållas.

Kommentar: Synpunkterna har överlämnats till Fastighetskontoret. Synpunkterna kommer även beaktas i fortsatt detaljplanearbete.

6. **Higabgruppen** har inga synpunkter på förslaget
7. **Kulturförvaltningen** anser att det är av yttersta vikt att möjliggöra attraktiva mötesplatser och att Kungstorget, Grönsakstorget och Vallgravsstråket görs bilfria. Innerstaden behöver befolkas med alla kategorier av besökare, även bilburna sådana, vilket är viktigt inte minst för handeln i City men också för folklivet i stort. Den vattenlek som föreslås på Grönsakstorget bör utformas så att den kan användas av barn. Vissa sittplatser på båda torgen bör också utformas så att de stimulerar barns fantasi och upptäckarlust.

Kungstorget

Det alternativ till parkeringslösning som togs fram omkring år 2000 borde ses över igen. Förslaget byggde på att göra ett underjordiskt garage i berget vid Kungshöjd. Ett eventuellt parkeringsgarage under Kungstorget skulle dock innebära stora ingrepp i kulturmiljön för att vinna relativt få parkeringsplatser. Anser att programförslaget borde ha prövat ett alternativ som minskar trafikmängden längs Vallgravsstråket.

Basarerna bör vara uppdelade på två volymer med en generös öppning utan tak som kopplar Kungstorget till bastionsspetsen och vattnet. För att göra platsen mer tillgänglig föreslås avlånga stenplattor, gångbanehallar, placeras i de mest frekventa gångstråken. Kvarteren Johannes Dux, kvarteret Blomsterkvasten och kvarteret Saluhallen bör ingå i planområdet.

Grönsakstorget

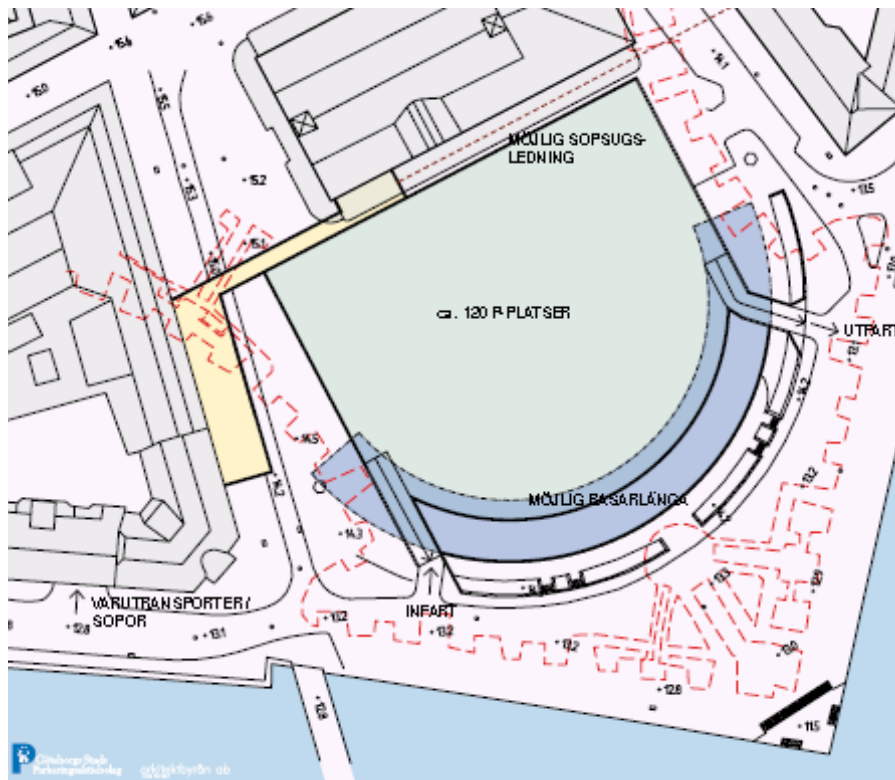
Ser positivt på förslaget om en dubbel trädrad mot Västra Hamngatan för att avskärma biltrafiken. Ser även positivt på förslaget att med en trappa förbinda torget med Vallgraven. För att trappan ska kunna användas som sittplats bör Basargatan göras om till en gångfartsgata. Sittplatser, caféer och restauranger liksom en vattenlek mitt på torget är angelägna ingredienser för att uppnå syftet med en levande och tillgänglig mötesplats.

Kommentar: Efter Trafiknämndens beslut om begränsning av parkeringstiden på Kungstorget och Grönsakstorget, i slutet av november förra året, har parkeringstiden begränsats till 2 timmar. Utvärderingen visar att förändringen mottogs väl av allmänheten där majoriteten tyckte att det var en bra förändring. Omsättningen av platserna ökar och parkeringsmöjligheterna för heldagsparkering, vilket ofta används för arbetspendling, begränsades vilket frigjorde många platser till besökande och kunder till handeln. Trängselskattens införande 2013 kommer enligt prognosen minska antalet ärenderesor med bil med 7 % vilket också minskar efterfrågan på parkering. Biltillgängligheten för korttidsbesökande blir med förslaget i programmet därmed oförändrad jämfört med situationen innan beslutet i Trafiknämnden, trots att antalet platser minskar.

I parkeringspolicyn för Göteborgs stad, antagen av Kommunfullmäktige 2009, är utgångspunkten att arbeta med sammanvägd tillgänglighet för att tillgodose transportbehovet. Goda möjligheter att ta sig till olika delar av staden med kollektivtrafik, bil och cykel är förutsättningar för tillgängligheten. En tydlig inriktning är dock att en del av tillgängligheten med bil måste ersättas med annan tillgänglighet för att staden ska kunna växa på ett hållbart sätt. Kunder till handel och service får bättre tillgänglighet genom bl a bättre kollektivtrafik, nya cykelstråk och fler cykelställ. Halvdagsparkering för handel och service ska, enligt parkeringspolicyn, i innerstaden samlas till större gemensamma anläggningar för att förstärka korttidsparkering och kunna försköna stadsmiljön i city. En undersökning av beläggningen i närliggande parkeringsgarage som utfördes 2010 visade att det fanns ledig kapacitet i närområdet. I linje med parkeringspolicyn pågår ett separat arbete med att hantera parkeringstillgången i det större sammanhanget i innerstaden. Här hanteras bl.a. alternativa lokaliseringar av parkering utanför planområdet.

Kungstorget

Parkeringsgaraget under Kungstorget beräknas rymma ca 130 parkeringsplatser. Provgrävningar som har utförts på Kungstorget visade att fasta lämningar i form av delar av fästningsmuren endast förmodas förekomma längs torgets sidor och nära bastionsspetsen (se bild nedan). De kulturhistoriska värdena måste utredas vidare i det fortsatta arbetet i en MKB.



De gamla befästningsmurarnas utbredning.

Grönsakstorget

Ambitionen är att Basargatan frigörs från parkering, varutransporter och sophantering. Även omgivande kvarters sophantering kan förenklas och förbättras. Torgen och stråket längs vallgraven kan utformas så att de blir attraktiva mötesplatser och stråk för människor att vistas på och röra sig i till fots eller med cykel.

8. Lokalförvaltningen har inga synpunkter på förslaget.

9. Miljö- och klimatanmännen ser fördelar med både ett underjordiskt parkeringsgarage och en helt annan placering av parkeringsplatser utanför aktuellt programområde. Fördelen med ett underjordiskt garage är framförallt att sophantering och varutransporter kan ske under jord. Nackdelen är att bilar fortfarande kommer trafikera Basargatan vilket inskränker tillgängligheten längs vallgraven. Om parkering lokaliseras utanför programområdet kan stråket längs vallgraven utformas helt efter fotgängare och cyklisters behov. Basargatan måste bli ett gångfartsområde, om ett parkeringsgarage byggs under Kungstorget, för att minska biltrafikens barriäreffekt längs vallgraven. Oavsett om garaget genomförs eller inte så förutsätter förvaltningen att bastiljionspetsen nedanför Kungstorget blir bilfri. Mer grönska måste vara ett mål, dels för upplevelsen, men även för att vegetation ökar stadens lokalklimat. Om staden vill använda platsen för evenemang även efter en upprustning, så måste man ha med det i tankarna vid utformningen.

Kommentar: Genom att området längs vallgraven utformas som torg och gångfartsområde sker trafiken på fotgängares villkor. Angående synpunkten om alternativa parkeringsplatser, se kommentar på remissvar 7.

10. Park och Naturnämnden meddelar att förvaltningen får ökade driftskostnader för den mark som överförs till park- och naturnämnden. Ser positivt på att torgen rustas upp och blir mer tillgängliga och attraktiva att vistas på, medan bilparkeringen hamnar under mark. För att ytterligare förstärka området attraktivitet bör andra alternativ för parkering utanför Vallgraven studeras. Den föreslagna basarlängan innebär att den inre av två trädrader tas bort. Samtliga träd bör bytas ut mot nya.

Utrymme för ett gångstråk mellan bastionsspetsen och Grönsakstorget bör skapas utmed Vallgraven. Ett antal sociotopvärden förstärks enligt programförslaget. För att tillgodose barnperspektivet, föreslås konstnärlig utsmyckning på torgen i form av lekskulpturer.

Kommentar: Torgen och stråket längs vallgraven kan utformas så att de blir attraktiva mötesplatser och stråk för människor att vistas på och röra sig i till fots eller med cykel. Genom att området längs vallgraven utformas som torg och gångfartsområde sker trafiken på fotgängares villkor. Fler parkeringsalternativ utanför programområdet utreds i ett separat ärende. Hänvisar till kommentar på remissvar 7.

11. Stadsdelsnämnden Centrum påpekar att minskad privatbilism innanför Vallgraven och i centrala Göteborg inte får äventyra en fungerande handel. Ett område med mycket handel och många restauranger ställer stora krav på hållbara varutransporter och sophantering. Tycker att biltransporter på Basargatan ska minimeras till att bara omfatta nödvändiga transporter till den handel som bedrivs här. En stark karaktär kan innebära att Kungstorget/Grönsakstorget stärks som målpunkter och får en tydligare plats i staden, vilket medför att folk hittar fram från parkeringar en bit bort. Om genomfartstrafiken på Basargatan tas bort, ökar tillgängligheten till det vattennära området. I det kommande arbetet är det angeläget att man fördjupar sig i vilka samband torgen bör ha med omgivande kvarter och vilket innehåll området ska ha. Det är då viktigt att belysa torgets möjligheter också under de tider på dygnet och de perioder av året då inte handeln är så aktiv. Förvaltningen anser det angeläget att sätta programområdet i relation till Vallgravsstråket från Slussplatsen till Rosenlundswerket. Torgens och Basargatans funktioner måste fortsatt studeras ur ett barnperspektiv med mål att utformning och funktion främjar barns och ungdomars användande av platserna. Ett yrkande från MP, S och V beslutar om följande tillägg: ”Istället för ett underjordiskt garage föreslår vi att man utökar parkeringen vid Stora Teatern och bygger en bro över Vallgraven”.

Kommentar: Förslaget uppfyller parkeringspolicens intentioner att behålla möjligheterna för korttidsparkering, samtidigt som biltillgängligheten för verksamma begränsas. Angående synpunkten om trafiken på Basargatan, se kommentar 10. Fler parkeringsalternativ utanför programområdet utreds i ett separat ärende. Hänvisar till kommentar på remissvar 7.

12. Trafiknämnden anger att en samfinansiering med fastighetsägare i området förutsätts och kommunen genom trafikkontoret ämnar upprätta avtal med fastighetsägarna. Kostnaden ryms inte inom trafiknämndens normala ram för investeringar utan särskilda medel måste tillföras. Parkeringsbolaget bekostar ev. underjordisk parkeringsanläggning samt de utgifter, (exkl. kostnader för hantering av fornlämningar) som krävs för att kunna nyttja marken för detta ändamål. I programförslaget redogörs att finansiering av samtliga utvecklingsförslag förutsätter beslut om investeringsmedel. Anser att parkeringsfrågorna skall hanteras i ett större sammanhang. Anser att även fler parkeringsalternativ bör studeras, kanske i randen utanför Vallgraven med direktanslutning till Allén. Programmet talar om oförändrad trafik på t.ex. Basargatan vilket avsevärt försvårar möjligheten till en gata på gående och cyklisters villkor. Förslaget att Basargatan ska bli en ”gångfartsgata”, menar trafikkontoret att det inte skulle fungera med den trafikmängd som finns på gatan idag. Den föreslagna ”transporttunneln” till Saluhallen känns tveksam rent ekonomiskt. Trafikkontoret bedömer inte att transportererna är ett så stort problem. Däremot behöver sophanteringen lösas på ett bättre sätt än idag och att kommande detaljplan utreder förutsättningarna för t ex en sopsugsanläggning eller någon annan typ av hantering av soporna.

Kommentar: Fastighetskontoret handlägger frågor angående finansiering. Fler parkeringsalternativ utanför programområdet utreds i ett separat ärende. Hänvisar till kommentar på remissvar 7. Sophanteringsfrågan kommer att hanteras i fortsatt detaljplanearbete.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

13. Länsstyrelsen har följande synpunkter: Positiv till att kommunens upprustning av Grönsakstorget och Kungstorgets ytor och få bort parkeringsplatserna till förmån för folkliv, aktivitet och vistelse. Osäker om parkeringsgarage under respektive torg är lämpligt, med hänsyn till riksintresse för kulturmiljövård, geotekniska förhållanden och grundvattenfrågor. Tveksam till kommunens planering med att skapa nya parkeringsplatser centralt då detta fortsätter att uppmuntra resenärerna att ta bilen in till city. En exploatering under mark riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövård. Omfattningen av ingreppet i fornlämningen har betydelse för bedömningen av påtaglig skada för riksintresset. Konsekvenserna av ingreppen måste analyseras och beskrivas utförligt i ett tidigt skede i planarbetet. Den geotekniska utredningen tyder på att geotekniken kan vara avgörande för förutsättningarna för ett underjordiskt garage. En exploatering under jord kan medföra betydande risk för grundvattensänkningar i området vilket kan ge sättningar i leran och äventyra befintliga grundläggningar. Detta måste beaktas redan i planeringsskedet. Åtgärderna kräver tillståndsprovning i mark- och miljödomstolen. Den planerade trappöppningen ner mot kanalen klassas också som vattenverksamhet och skall anmälas. Framhåller att de är vid gestaltningen av Kungstorget mycket positiva till att kommunen valt att blicka tillbaka på tidigare stadskvalitéer som basarlängorna och trapporna till kanalen vid Grönsakstorget. Undrar varför kommunen väljer en planering som fortsatt syftar till att uppmuntra resenärerna att ta bilen in i centrala Göteborg. Om kommunen kommer fram till att nya parkeringsplatser måste skapas för att kompensera de platser som försvinner, rekommenderar de att kommunen tittar på andra alternativ utanför programområdet, för dess placering med tanke på de svåra exploateringsförhållanden som föreligger just här. Miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning skall samrådats med Länsstyrelsen.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas noggrant i fortsatt detaljplanearbete. Fler parkeringsalternativ utanför programområdet utreds i ett separat ärende. Hänvisar till kommentar på remissvar 7.

14. Lantmäterimyndigheten har inget att erinra mot förslaget. Meddelar dock att i fortsatt planarbete konstateras att flera lantmäterifrågor kommer aktualiseras.

15. Göteborgsregionens kommunalförbund påpekar att stadskärnan har med sina offentliga rum en roll som mötesplats för regionens invånare och besökare. Så långt det är möjligt bör resor till och från kärnan ske med kollektivtrafik, men vissa inköp kan kräva bil. Det är därför viktigt att ur ett helhetsperspektiv se hur parkeringsfrågan löses.

Kommentar: Angående parkeringsfrågan, se kommentar på remissvar 7.

16. Polismyndigheten har förhoppningen att Grönsakstorget och Kungstorget blir en trygg plats i Göteborgs centrum och tillgänglig för alla.

17. Räddningstjänsten framhåller vikten av att räddningsfordons framkomlighet beaktas. Beroende på hur övrigt gatunät kommer att se ut kan exempelvis p-garage behöva utföras så att framkomligheten för tung trafik beaktas. Det bör också finnas i åtanke att befintligt brandpostnät och brandpostuttag finns både vid Kungstorget och Grönsakstorget. Tekniska egenskapskrav kan medföra att p-garaget kräver öppningar för både utrymning, räddningsinsats och ytterligare separata öppningar för brandgasventilation etc. Det kan påverka den rent estetiska utseendet av torget, vilket bör finnas med i tankarna redan i detta tidiga skede. De tekniska egenskapskraven för garaget bör dock i övrigt finnas i åtanke för att inte "tvinga fram" specifika lösningar.

Kommentar: Räddningsfordonens framkomlighet kommer att beaktas i fortsatt detaljplanearbete.

18. Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Om befintliga teleanläggningar kommer i konflikt med exploateringen önskar de bli kontaktade i god tid för planering och diskussion om hur arbetet skall bedrivas.

19. Svenska Kraftnät har inget att erinra mot upprättat förslag. Meddelar att de inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område.

20. Svensk Handel framför att platsen måste utvecklas utifrån människornas behov. Misslyckas arbetet med att attrahera konsumenterna väljer de snabbt andra platser att tillgodose sina respektive behov. För framgångsrika handelsplatser är ett mångfacetterat utbud en viktig parameter, liksom attraktiv gestaltning och god tillgänglighet. Gestaltningen i området har en själ, samtidigt som det successivt arbetas på ytskiktet. Upplevelsen är att staden tar alldeles för enkelt på parkeringsfrågan i city. Idag är det helt uppenbart att butikernas omsättningsutveckling viker på grund av parkeringsproblematiken i city, vilket handlarna dagligen möter reaktioner från kunderna om. Människorna har ett stort behov av bilen idag när det gäller att hantera hushållets totala logistik. Ställer sig bakom regionens mål gällande K-2020, samt att bilens plats ska ha en mer undanskymd roll i staden, men ställer sig inte bakom att avveckla bilens tillgänglighet i city. Gör de det säger de samtidigt nej till fortsatt handel i stadens mer centrala delar. Är övertygade om att bilen fortsatt kommer att spela en viktig roll för framtidens konsumenter.

Kommentar: Angående parkeringsfrågan, se kommentar på remissvar 7.

21. Trafikverket har inte några synpunkter på programförslaget för Grönsakstorget och Kungstorget.

Sakägare

22. Fastighetsbolaget Wallenstam AB. Anser att det är bra att bygga ett garage under Kungstorget istället för markparkering. Ett garage under Grönsakstorget känns inte realistiskt. Eftersom det försvinner ungefär 100 parkeringsplatser, föreslår Wallenstam AB att det tillåts i framtiden en mindre mängd platser ovan jord som viks åt grupper som har behov att stå länge men kanske under förutsättning att man har ett särskilt tillstånd. Nödvändigt att det bildas en strategi och lösning för parkeringsförsörjningen av hela centrala staden. En god tillgänglighet med olika transportmedel är avgörande för centrala stadens möjligheter att utvecklas.

Grönsakstorget

Stentrappan till kanalen ger kontakt med vattnet. Platsen borde möbleras så att människor vill uppehålla sig på torget även när vädret inte är så bra. Att möjliggöra uteserveringar är positivt. Ge möjlighet att bygga ut lokalerna i bottenplan med vinterverandor vilket förbättrar möjligheterna till ett levande torg hela året.

Kungstorget

Den föreslagna basarlängan blir ett bra tillskott. Den får dock inte göras tät med bara en öppning som illustrationen visar. Föreslår att antingen att man gör en kortare halvmåne eller skapar släpp i byggnaden så att kontakten med bron över till Kungsparken och till butikerna på Kungstorget kan behållas. Anser att några korttidsplatser för snabba ärenden i anslutning till in- och utfart ur garaget behålls. Wallenstam är tillsammans med staden beredd att omgående diskutera en teknisk, ekonomisk och logistiskt praktisk lösning för att kunna nå Saluhallen genom infart genom Wallenstams fastighet väster om garaget.

Kommentar: De som har behov av bilen för sitt arbete kan köpa nyttokort och kan då parkera 3 timmar på t.ex. platser med 10 minuter. En parkeringspolicy för Göteborg stad är framtagen, antagen av kommunfullmäktige 2009. Finns att läsa på Göteborgs stads hemsida (goteborg.se). Angående synpunkten om korttidsplatser, se kommentar på remissvar 7.

23. Fastighetsägare, Diligentia AB är positivt inställda att det skapas möjligheter till en bättre torghandel och bättre förutsättningar för flanerande och utomhusvistelse när parkeringsplatserna på torgen tas bort. Att endast ca hälften av nuvarande p-platser ersätts i det underjordiska garaget är dock bekymmersamt. Tror fortfarande att stadens attraktivitet är beroende av lättillgänglighet med bil. Föreslår att när ett hundratal parkeringsplatser tagits bort i samband med ombyggnaden av gårdsgatorna i centrum, är det nödvändigt att titta på nya parkeringslösningar. Föreslår därför att det parallellt tas fram planer på nya anläggningar.

Kommentar: Synpunkterna beaktas i fortsatt detaljplanearbete. Hänvisar även till kommentar på remissvar 7.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

24. Hyresgästföreningen. Förhoppning är att innerstaden hålls levande genom att området blir mer attraktivt för boende och inte förvandlas till enbart ett centrum för handel, nöjen och kontor. Att alla transporter till och från Saluhallen skall ske genom garaget i huset där de bor, är en lösning som de absolut inte kan acceptera. Det skulle bli mycket störande med en ständig trafik av varubilar och soptransporter. Den begränsade trafik med varutransporter som redan idag förekommer är störande.

Kommentar: Parkeringsgaragets in- och utfarter fastställs under detaljplanearbetet.

Övriga

25. Företrädare för Naturskyddsföreningen i Göteborg är negativt inställda till det föreslagna parkeringshuset under Kungstorget. Anser att det är positivt att kraftigt minska antalet P-platser sammanlagt på de bägge torgen, samt att ge utrymme för utökad mathandel på torget med närproducerat och ekologisk profil. I dagsläget används befintliga parkeringar på de båda torgen och Basargatan för heldags- och halvdagsparkeringar förefaller det inte som om handeln skulle drabbas om dessa parkeringar ej ersattes. Om parkeringarna nyttjas av människor som arbetar inom Vallgraven, kan trängselskattens införande komma att kraftigt minska behovet av parkering i centrum.

Nedfarten till det underjordiska garaget skulle ligga olyckligt till, just vid anslutningen av gångbron till parken. Anknytningen till parken borde förstärkas, gärna genom ytterligare grönska på bägge torgen.

Kommentar: Synpunkten angående parkeringsgaragets in- och utfarter, se kommentar 24.

26. Företrädare för Handelsgruppen menar att stadens attraktivitet ligger i utbudet av butiker och att tillgängligheten kommer under överskådlig tid, att vara avgörande för butikernas framtid. Anser att det behövs en konsekvensanalys som innefattar handelns tillgänglighet och överlevnad. För att behålla butikernas konkurrenskraft behöver de parkeringsplatser som försvunnit under de senaste åren ersättas inom rimlig gångavstånd. Undrar hur möjligheterna ser ut för garage ovan jord, tex vid Stora teatern eller i allén mot Feskekörka. Korttidsparkeringar nära butiker är nödvändiga för butikernas överlevnad. Anser att ett akut åtgärdsprogram bör upprättas för att rädda city handeln. Bristen på parkeringsplatser för kunder upplevs av butiksägarna som ett stort problem.

Slutligen föreslår de följande:

- ökad tillgänglighet till butiker
- ett stopp av minskat antal p-platser och en åtgärdsplan för återställning av borttagna p-platser.
- konsekvensanalys på förändringar som berör handeln.
- önskar bli remissorgan då förändringar i parkeringsfrågan sker.
- tillfälliga p-platser ordnas under ombyggnadsarbete.

Kommentar: Angående synpunkten om ersättning av de parkeringsplatser som har försvunnit de senaste åren så hanteras det i planen för parkeringstillgången i det större sammanhanget i innerstan. Fler parkeringsalternativ utanför programområdet utreds också i det separata ärendet. Hänvisar till kommentar på remissvar 7.

27. Företrädare för NCC anser att torgen behöver kompletteras med ett större utbud av upplevelsemässiga och kommersiella funktioner. Kungstorget idag har alla förutsättningar att utgöra en levande stadsmiljö. Grönsakstorgets situation är betydligt mer oklar. Om torgen ska fungera som en social träffpunkt behöver det tillföras nya attraktioner i form av upplevelsemässiga och kommersiella funktioner. För Grönsakstorgets del föreslår de att torgets bakre yta används till en ny byggnad som får fungera som bakgrund för en främre torgyta som vänder sig mot Vallgraven. Den nya byggnaden bildar en naturlig fortsättning av den omkringliggande bebyggelsen. Den lämnar plats för en förlängning av Västra Hamngatans attraktiva breda trottoar mot söder, och en generös kaj mot Vallgraven där den gamla trappan tagits fram. Trafiken på Basargatan föreslås bli enkelriktad mot öster. Angöring till det bakomliggande hotellet sker genom likaledes enkelriktad trafik motsols runt den nya byggnaden. Den nya byggnaden ger en tilltagen bottenvåning med goda möjligheter till restaurang- och caféverksamhet, vars uteserveringar kan utnyttjas under en stor del av året. En fontän framför byggnaden bildar en naturlig mötesplats. Anser att dagens parkering helst ersätts med platser utanför Vallgraven, annars med ett maximerat garage under Kungstorget.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i fortsatt detaljplanearbete.

28. Företrädare för Lagerhaus AB föreslår att anpassa torgen så att de passar skateboardåkning. Då skulle stadens offentliga rum stimulera möten mellan människor i alla åldrar. Utveckling av nya mötesplatser och lekplatser ska prioriteras.

29. Företrädare för ISS ser det som väldigt positivt med att det finns avsikter att lyfta Grönsakstorget. Dock ser de negativt på att ta bort samtliga parkeringar på torget. Föreslår:

1. Spara som en allé mot Västra Hamngatan mellan träden till förmån för handel och hotellgäster. Platserna kan nyttjas längre under natten och kortare under dagen.
2. Var ska hotellets gäster stanna till för att lämna av sitt bagage och checka in?
3. Var ska hantverkare som verkar i fastigheten parkera? De kan ju inte bära sin verktygsväska från Heden eller Rosenlund för ett arbete på 15-30 min.
4. Att skapa en öppen plats att mötas låter underbart – sommartid. Hur tomt och dött kommer det inte vara vintertid?
5. Önskar få bygglov för tillbyggnad i form av veranda.
6. Om café är tänkt att få byggas på torget önskar vi få det bygglovet till Hotell Flora. Detta för att utveckla deras verksamhet.

Kommentar: De som har behov av bilen för sitt arbete, se kommentar 22. Hotellets gäster skulle även kunna använda dessa platser vid incheckning och avlastning av bagage. Måste de ha bilen på speciella platser brukar det gå att lösa med speciella dispenser.

30. Företrädare för Ströms. Tillgänglighetsfrågan till butikerna är helt avgörande för framtiden. Butikerna i innerstaden kan inte leva av lokal handel från invånare i närområdet. Staden skall vara tillgänglig för alla, och alla innefattar även de som har bil. Parkeringsgarage under Kungstorget och Grönsakstorget är därför positivt. Garagen måste vara av en storlek där inte fler parkeringsplatser försvinner. Hanteringen av p-platser under byggtiden måste vara löst.

Kommentar: Fler parkeringsalternativ utanför programområdet utreds i ett separat ärende. Hänvisar till kommentar på remissvar 7. Angående synpunkten om ersättningsparkering under byggtiden, se kommentar 26.

31. Boende på Klarvädersgatan 7 vill att basarlängan på kungstorget verkligen byggs. Göteborg behöver en levande torghandel. Om man inte bygger basarlängan, så är det av yttersta vikt att dessa förutsättningar skapas på grönsakstorget. Detta skulle liva upp torget och öka flödet av människor mellan grönsakstorget och kungstorget.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i fortsatt detaljplanearbete.

32. Boende på Loggvägen 14 anser att det är katastrofalt svårt med parkering i centrum. Barnfamiljer har svårt att åka kollektivt med barnvagnar matkassar o klädpåsar. Många av de som bor i väster väljer att åka till Frölunda torg. Undrar om det är kommunens mening.

Kommentar: Parkeringspolicyns intentioner är att behålla möjligheterna för korttidsparkering. Halvdagsparkering för handel och service ska i innerstaden samlas till större gemensamma anläggningar, som t.ex. Nordstan och Heden, för att förstärka korttidsparkering och kunna försköna stadsmiljön i city.

33. Boende på Annexgatan 6 För butikerna är tillgängligheten A och O. Även för bilburna kunder. Tar man bort i stort sett all gatu- och torgparkering utan att ersätta med minst lika många P-platser på nära avstånd kommer troligtvis dessa butiker inte överleva alt. flytta ut från Innerstaden.

Kommentar: Synpunkten angående tillgängligheten, se kommentar på remissvar 7.

34. Boende på Sandenvägen 105 påpekar att om tillgängligheten för bil försvinner så försvinner även kunderna och därmed butikerna. För att få en levande innerstad måste bilburna kunder accepteras på samma sätt som cyklisterna och fotgängarna.

Hänvisar till hur bra Malmös innerstad har utvecklats tack vare att man uppfyller det behov som finns. Det är viktigt att tänka långsiktigt i sådana här projekt, bilarna kommer ju knappast att vara några större miljöbovar i framtiden med den tekniska utveckling som pågår. Föreslår gratis elbilsparkeringar. Undrar varför det ska grävas i ett område som är historiskt belamrat, Förordar stort garage i allén med personuppsläpp vid kungstorget och avenyn. Då blir det full kontroll på biltrafiken och varutransporter. Träd växer upp igen, mänskliga beteenden och vardagsrutiner är svårare att forma.

Kommentar: Synpunkten angående tillgängligheten, se kommentar på remissvar 7.

35. Boende på Fjordvägen. Eftersom det skurits ner på antalet centrala parkeringsplatser, vilket drabbar de från förorterna svårt, får detta ses som två utmärkta förslag som borde varit genomförda innan man skar bort de redan nämnda parkeringsplatserna. Dessa två projekt behöver komma till stånd snabbt. Anser att fler liknande projekt inom de närmaste åren bör utföras.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i fortsatt detaljplanearbete.

36. Boende på Matildehem 471. Undrar hur besökare skall kunna komma till stan som inte åker kollektivt eller går. Anser att redan på idéstadiet måste tillgängligheten för bilisterna vara klara. Det tänkta p-garaget under Kungstorget är helt otillräckligt. Vad händer om man inser att det blir ett väldigt dyrt projekt? Det måste finnas färdiga projekteringsalternativ till det garaget - över eller under jord. Tror inte på att alla bilar skall bort från gatorna. Om dessa planer genomförs - måste man också genomlysas hur det påverkar nuvarande verksamheter - har det gjorts? Har uppfattat det som att torghandeln på Kungstorget samt handeln i Saluhallen inte har varit helt lysande - med outhyrda platser utomhus. Undrar om det nya förslaget kommer att dra dit fler kunder om samtidigt alla bilburna kunder försvinner?

Kommentar: Synpunkten angående parkeringsalternativ, se kommentar på remissvar 7. Synpunkter gällande handeln, se kommentar 26.

37. Parkeringsgruppen inom innerstaden. anser inte att man kan ta ställning till en så genomgripande förändring av Grönsakstorget och Kungstorget, isolerat, utan att beakta den kraftiga och negativa utvecklingen som skett de senaste 10 - 15 åren vad gäller tillgängligheten för bilister. Många butiker har idag problem med minskad omsättning och lönsamhet. Man upplever ett kraftigt behov av ökad tillgänglighet för bilburna kunder. Parkeringslösningar måste skapas före förändringen. Ser positivt på ett underjordiskt garage under Kungstorget men anser storleken helt otillräcklig. Närområdet måste också kompenseras för redan borttagna p-platser. Kostnaderna för att parkera i underjordiska garage måste bli rimliga. Sätts kostnaderna orimligt högt har vi också sagt nej till bilburna kunder till city. Anser att man bör titta på alternativa och/eller ytterligare placeringar av underjordiska garage och även alternativa lösningar ovan jord i närområdet. Parkering i gatuplan måste också kunna erbjudas i framtiden. Att helt ta bort denna form skulle vålla stor skada. Vi förutsätter att en konsekvensanalys för handeln i närområdet görs.

Kommentar: Synpunkten angående tillgängligheten, se kommentar 7. Synpunkter gällande handeln, se kommentar 26.

38. Skrivelse utan angiven adress. Hänvisar till en artikel i GP den 9 april 2006 med titeln "Kungstorget ska få nytt liv". I artikeln finns en skiss om hur Kungstorget kommer att se ut efter det så kallade ansiktslyftet. Enligt skissen blir Kungstorget en enkel och opersonlig plats som blir fattigare eftersom man planerar att ta bort en del av träden. Förslaget visar inte att det finns en vacker och fin byggnad som Saluhallen i närheten. Anser att planeringen inte löser marknadens behov. Hela byggnaden är bara en enkel, platt barack.

Den nya planen gör platsen ännu mer tråkig eftersom det i planen inte visas någonting av den fina miljön som finns på Kungstorget! Visionen är inte anpassad efter stadens väderförhållanden. Visionen visar inte att Kungstorget kan bli en intressant mötesplats, viloplats där kunden, människan står i centrum.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i fortsatt detaljplanearbete.

39. Skrivelse utan angiven adress. Anser att in- och utfarter från torget ej ligger i direkt anslutning till torget då detta förstör den intima atmosfär som kan skapas. In- och utfarter kan läggas i eller invid vid hamngatorna och dras i tunnlar fram till Saluhallens plan/torg, eller alternativt in- och utfarter via Stora Teaterns parkeringsplats under kanalen.

Kommentar: Parkeringsgaraget in- och utfarters placering fastställs under detaljplanarbetet.

Ändringar

Programhandlingarna har inte ändrats.

Karoline Rosgardt
Planchef

Anna-Karin Nilsson
Planingenjör

Samrådsrets

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Hamn AB
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretsloppsnämnden
Kulturnämnden
Lokalnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen
Nämnden för Göteborg Vatten
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Centrum
Stadsledningskontoret
Trafiknämnden
Utbildningsnämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Länsordningspolisen
Länsstyrelsen
Posten Meddelande AB
Svensk Handel
Svenska Kraftnät
Skanova Nätplanering D3N
Trafikverket, Region Väst
Västfastigheter, Distrikt Göteborg
Västtrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Hämtas från fastighetsförteckningen

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

Göteborgs kyrkonämnd
Handikappfören. Samarbetsorgan
Naturskyddsföreningen i Göteborg



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Paula Franco de Castro
Kulturgeograf
031-60 51 97
paula.franco.de.castro
@lansstyrelsen.se

Programyttrande
2011-10-24

Aktbilaga F 2427
Diarienummer
402-23448-2011

Sida
1(3)

INKOM Stadsbyggnadskontoret
2011 -10- 2 6
Dnr: 0912/08

Byggnadsnämnden
Box 2554
403 17 Göteborg

Förslag till program för detaljplan för Grönsakstorget och Kungstorget, i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade September 2011 för samråd enligt 5 kap 20 § plan- och bygglagen (PBL)

Sammanfattning av programmet

Det pågår en medveten miljöupprustning av Göteborg City vars övergripande syfte är att skapa en trygg och angenäm stadsmiljö för människor att vistas i och som även ska gagna handel och verksamheter i City. Kungstorget och Grönsakstorget är i behov av upprustning och föreslaget programs inriktning är ett led i detta arbete.

Syftet med programmet är att se över torgens funktion idag och öka möjligheten för människorna att röra sig över och vistas på torgytorna som idag mest består av parkering. Programmet ska undersöka förutsättningarna för underjordiskt p-garage i området alternativt annan placering av parkeringsplatser.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen vill rusta upp Grönsakstorget och Kungstorgets ytor och få bort parkeringsplatserna till förmån för folkliv, aktivitet och vistelse. Länsstyrelsen är däremot tveksam till lämpligheten av underjordiska parkeringsplatser under respektive torg med hänsyn till riksintresse för kulturmiljövård, geotekniska förhållanden och grundvattenfrågor. Länsstyrelsen ställer sig också frågande till kommunens planering med att tillskapa nya parkeringsplatser centralt då detta fortsätter att uppmuntra resenärerna att ta bilen in till city, trots att goda kollektivtrafikförbindelser finns.

Motiv för bedömningen

Riksintresse

En exploatering under mark riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövård då ett ingrepp i fast fornlämning, RAÅ Göteborgs 216, sannolikt kommer att krävas. Exploateringen berör bastionen Johannes Dux som är en del av den försvarsmur som omgav Göteborg på 1600-talet som är ett viktigt uttryck för Sveriges stormaktstid under denna period. Omfattningen av ingrepp i fornlämningen har betydelse för bedömningen av påtaglig skada för riksintresset. Konsekvenserna av ingreppen i kulturmiljön mäs-

te i kommande skede analyseras och beskrivas utförligt. För att nå klarhet över graden av ingrepp i fornlämningen krävs ett fördjupat kunskapsunderlag kring lämningarnas innehåll och exakta lokalisering. En förundersökning bör i detta sammanhang förenas med en geofysisk kartering, vars främsta mål är att lokalisera och kartlägga lämningarnas fysiska utbredning.

Geoteknik

De geotekniska förhållandena som beskrivs i det geotekniska utredningen (daterad 2011-02-18) tyder på geotekniken kan vara avgörande för förutsättningarna för ett underjordiskt garage. Statens Geotekniska Institut har yttrat sig över programhandlingarna och framför synpunkter samt efterfrågar ett antal kompletteringar. Länsstyrelsen bifogar här SGI:s yttrande i sin helhet.

Vattenfrågor

En exploatering under jord kan medföra betydande risk för grundvattensänkningar i området vilket kan ge sättningar i leran och äventyra befintliga grundläggningar. De översta 5-6 metrarna är vattenförande, dels på grund av utfyllnad och dels på grund av den gamla bastionen. Detta är mycket viktigt att beakta redan i planeringsskedet och bör inte vänta till byggskedet, då det kan påverka möjligheterna till just genomförandet. Åtgärderna kräver tillståndsprovning i mark- och miljödomstolen. Den planerade trappuppöppningen ner mot kanalen klassas också som vattenverksamhet och skall anmälas.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen vill framhålla att det vid gestaltningen av Kungstorget är mycket positivt att kommunen valt att blicka tillbaka på tidigare stadskvalitéer som bazarlängorna och trapporna till kanalen vid Grönsakstorget. Det är ett utmärkt sätt att med hjälp av ett kulturhistoriskt perspektiv förstärka stadens karaktär och kvalitéer.

Trafik- och parkeringsfrågor

Göteborg stad står inom snar framtid inför ett införande av trängselskatter vars syfte är att minska resandet med bil till förmån för kollektivtrafik. I city är det särskilt angeläget att få bort biltrafiken. Länsstyrelsen ställer sig därför frågande till varför kommunen väljer en planering som fortsatt syftar till att uppmuntra resenärerna att ta bilen in i centrala Göteborg. Antalet parkeringar minskar förvisso i programförslaget i förhållande till nollalternativet (dvs ingen förändrad markanvändning), men att tillskapa nya parkeringsplatser sänder ett tvetydigt budskap i denna fråga. Kommer kommunen fram till att nya parkeringsplatser ändå måste tillskapas för att kompensera de platser som försvinner i och med omdaning av torgen rekommenderar Länsstyrelsen kommunen att titta på andra alternativ

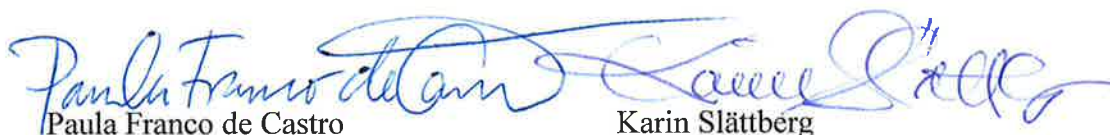
utanför planområdet för dess placering med tanke på de svåra exploateringsförhållanden som föreligger just här.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt. Samråd ska hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

Beredning

Inför Länsstyrelsens bedömning i ärendet har berörda statliga sektorsföreträdare beretts tillfälle att lämna synpunkter vid Länsstyrelsens beredningsmöte för samhällsbyggnadsärenden 2011-09-29. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.



Paula Franco de Castro Karin Slättberg

Kopia till:

SGI

Länsstyrelsen/
Miljöskyddsenheten, Lotta Sahlin Skoog
Enheten för skydd och säkerhet, Birgit Willner
Vattenvård, Sofia Stridsman
Kulturmiljöenheten, Lena Emanuelsson och Jan Ottander

Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditionslista