FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN

FÖR DELAR AV GAMLESTADEN – BAGAREGÅRDEN

DEL 2
Planförslag

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Dnr 675/02
Antagen Kommunfullmäktige 2006-09-14

Två parallella arbetsgrupper har haft funktionen som referensgrupper i planarbetet, dels en grupp med större fastighetsägare och dels en grupp med övriga kommunala förvaltningar. Arbetet med de kommunala förvaltningarna har inför utställningen skett i mindre grupper kring frågor som beror respektive förvaltning. Utöver detta har under arbetets gång arrangerats möten med bl.a fastighetsägare i Bellevue industriområde samt föreningen Fastighetsägare i Gamlestaden samt offentliga möten med allmänhet, lokala föreningar m.fl. Arbetet har letts av stadsbyggnadskontoret distrikt Centrum.

Referensgrupp fastighetsägare:

Joakim Muskantor	Askungen förvaltning
Mikael Nädele	GAJD Arkitekter/Askungen
Magnus Englund	GAJD Arkitekter/Askungen
Jan Nilsson	Bostads AB Poseidon
Göran Olauson	Bostads AB Poseidon
Christer Bejne	Jernhusen
Bertil Andersson	Kungsleden AB
Joachim Hult	Kungsleden AB
Lissie Rossing	LILJEWALL Arkitekter /Kungsleden
Leif Blomkvist	LILJEWALL Arkitekter/Kungsleden
Hans Kalmner	SKF
Henrik Söderström	SKF
Kjell Johansson	Wallenstam AB
Bengt Carlsson	Wallenstam AB
Ann Catrin Kärnä	Stadsbyggnadskontoret
Anders Svensson	Stadsbyggnadskontoret
Maj-Britt Olsbo	Stadsbyggnadskontoret

Specialutredningar:

Ramböll Sverige AB	Trafik, Gamlestads Torg
RADAR Arkitektur&Planering	Gestaltning Gamlestads Torg
Enviro planning AB	Riskanalys farligt gods
FB Flygfältsbyrån Infrateknik	Trafik, Ånäsmotet
Inregia AB, Cecilia Henriksson	Handelsutredningar
LILJEWALL Arkitekter AB	Gestaltning Nya Kulan
GAJD Arkitekter	Gestaltning Gamlestadens fabriker

Referenspersoner förvaltningar:

Johan Gerremo	Fastighetskontoret
Inger Gennerud	Fastighetskontoret
Pernilla Rydeving	Miljöförvaltningen
Eva Glader	Park- och naturförvaltningen
Lena Crona	SDF Härlanda
Siamac Fallah	SDF Kortedala
Inger Sand	SDF Örgryte
Karin Nordström	Stadsmuséet
Tommie Vester	Stadsmuséet
Mona Lorentzon	Stadsmuséet
Jonas Bergqvist	Trafikkontoret
Göran Jonsson	Trafikkontoret
Ann Catrin Kärnä	SBK distrikt centrum
Anders Svensson	SBK distrikt centrum
Maj-Britt Olsbo	SBK distrikt norr
Ann-Louise Holhfält	SBK översiktsplaneavd.
Anna Modin	SBK översiktsplaneavd.
Gunnar Stomrud	SBK distrikt norr
Eva Eriksson	SBK distrikt norr

Innehåll DEL 2

FÖRORD **5**

SAMMANFATTNING **6**

FÖRSLAG TILL STADSFÖRNYELSE **12**

Helhet *14*
Markanvändning *18*
Trafikförsörjning *32*
Stadsbild och gestaltning *41*

OMRÅDESVISA RIKTLINJER **58**

Gamlestads Torg *59*
Nya Kulan *69*
Kv.Abborren *79*
Centrala Gamlestaden *80*
Gamlestadens fabriker *81*
Bellevue industriområde mm *88*
Kristinedal *92*
Kv. Gesundaberget – Byfogdegatan och Malmsjögatan *93*
Lokstallarna *94*
SKF Bagaregården, Sävenäs mm *96*

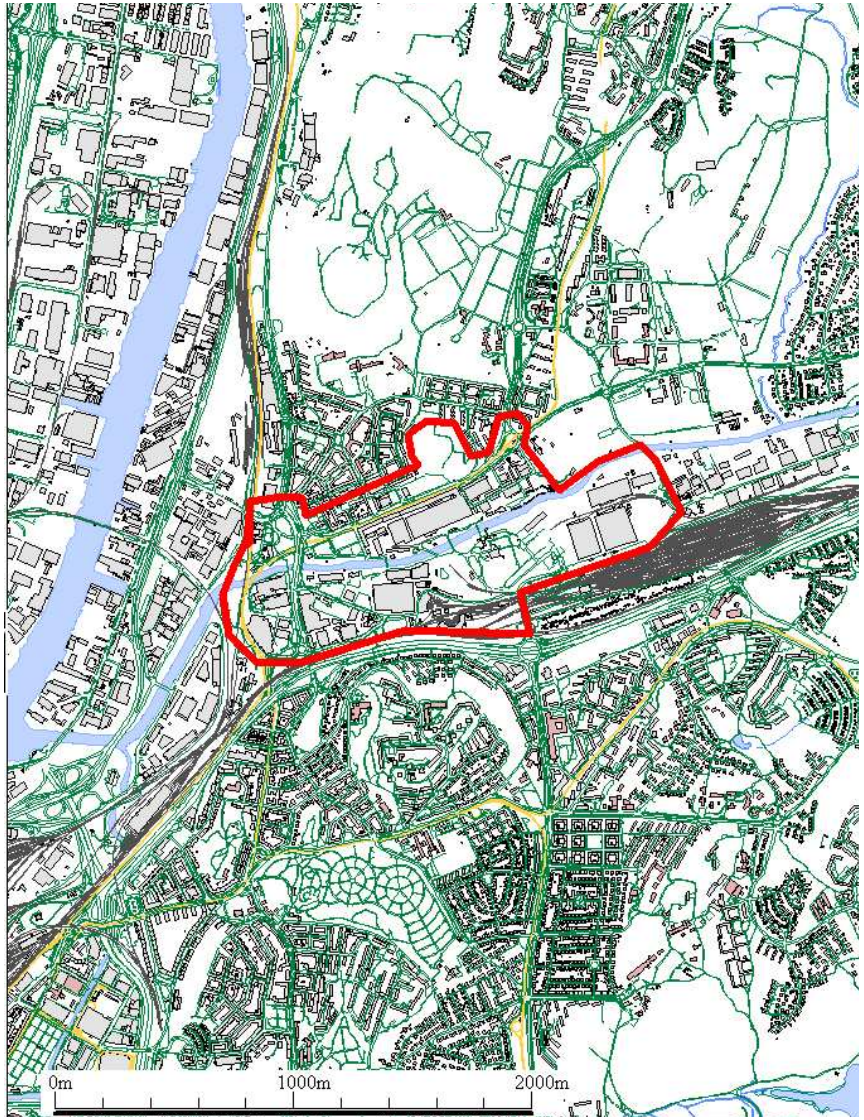
GENOMFÖRANDE **97**

Genomförandeekonomi *99*
Samhällsekonomiska konsekvenser *105*
Tidplan *107*
Fortsatt arbete *108*

ANTAGANDEDOKUMENT **110**

DEL 1 - FÖRUTSÄTTNINGAR ..... ***Separat handling***

DEL 3 - SAMRÅDSLISTA OCH UTSTÄLLNINGSUTLÅTANDE ..... ***Separat handling***



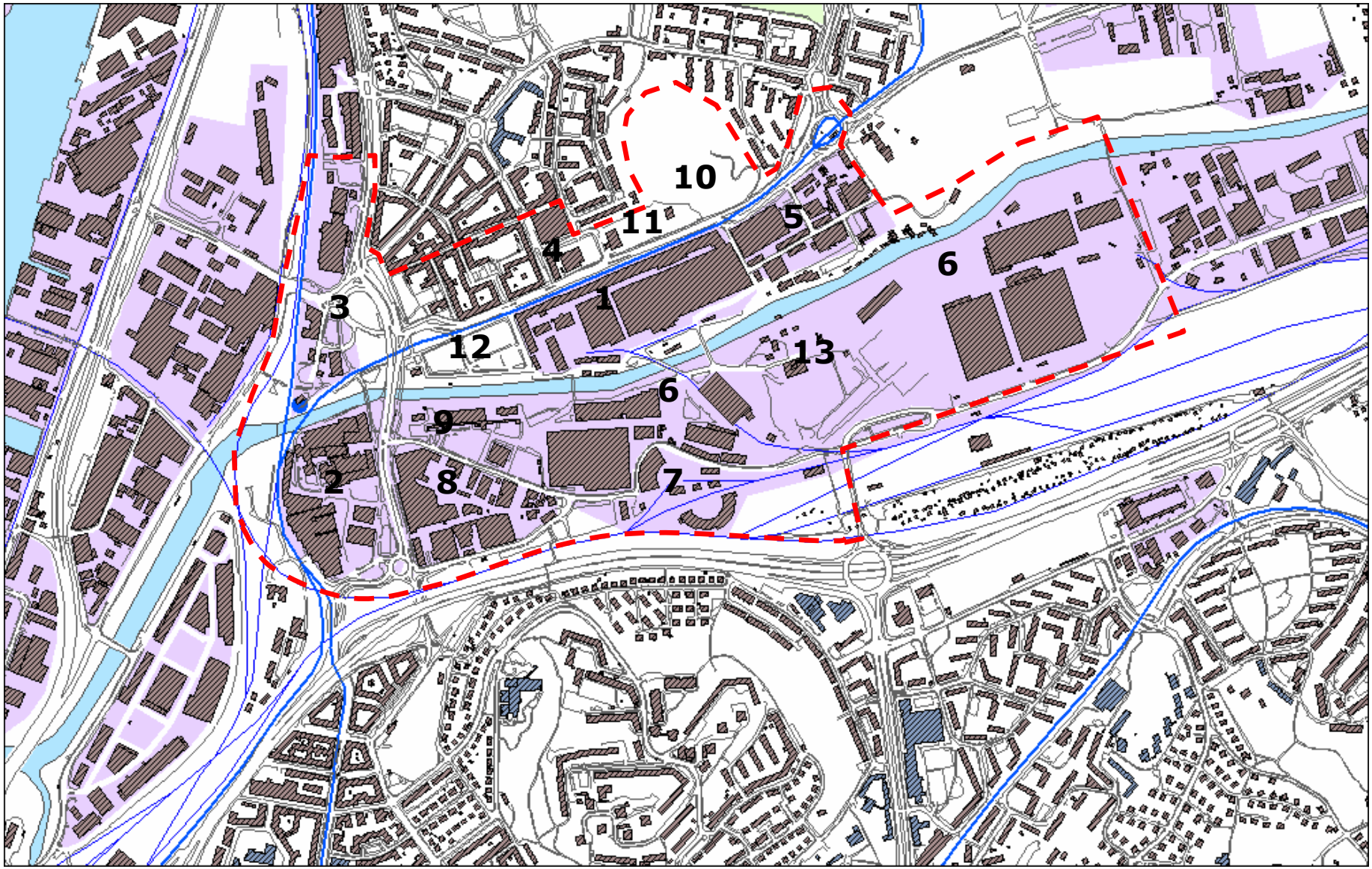
Förord

På uppdrag av Byggnadsnämnden har stadsbyggnadskontoret mellan åren 2002-2006 genomfört ett fördjupat översiktsplanearbete för området mellan Bagaregården och Gamlestaden. Syftet har varit att ta ett helhetsgrepp för planområdets utveckling och hitta en hållbar struktur som går att bygga vidare på under en längre tidsperiod.

Behovet är stort av att komma vidare med planeringen för detta område. Det finns en efterfrågan på planläggning både söder och norr om Säveån samtidigt som stadsmiljön i sin helhet behöver ses över och förbättras. Området har också en viktig roll som stadsförnyelseområde och utgör en enorm potential som markresurs i Göteborgs fortsatta utveckling.

Vissa utvecklingsprojekt ligger nära i tiden, medan många andra projekt, både inom och utanför området, är långsiktiga. Projekten påverkar varandra i hög grad, vilket ställer höga krav på samordning och en gemensam vision för områdets framtid.

Den fördjupade översiktsplanen ska i nästa skede kunna fungera som underlag för kommande detaljplanering. Viktiga frågor som behandlats förutom helheten är önskvärd markanvändning samt hur det är möjligt att förbättra stadsbilden och öka attraktiviteten i området.



1. Nya Kulan, 2. Gamlestadens fabriker, 3. Gamlestadstorget, 4. Gamlestadens bostadsbebyggelse, 5. Bellevue industriområde, 6. SKF:s fastighet söder om Säveån, (Bagaregården och Sävenäs) 7. Lokstallarna, 8. Kv. Gesundaberget, Byfogdegatan – Malmsjögatan 9. Kristinedal, 10. Bunkeberget, 11.Kv. Makrillen, 12. Kv. Abborren 13. Sävenäs herrgård

Sammanfattning

Processen

2003-04-15 gav Byggnadsnämnden i uppdrag åt Stadsbyggnadskontoret att ta fram en fördjupad översiktsplan för planområdet. Syftet är att ta ett helhetsgrepp för planområdets utveckling. I samband med att SKF flyttar sin tillverkning söder om Säveån och nya motorvägs- och kollektivtrafikförbindelser planeras, öppnas förutsättningar för utveckling av stadsdelen. Stadsbyggnadskontoret har i samverkan med fastighetsägare samt övriga kommunala förvaltningar tagit fram ett förslag till fördjupad översiktsplan för området.

Samråd kring planen genomfördes mellan 19 november 2003 – 27 januari 2004. Då framkom synpunkter på behov av utökad utredning kring bl.a riskfrågor, handel och trafik. Många yttranden tryckte också på behovet av en total förnyelse av Gamlestads Torgsområdet. Inför utställningen fördjupades samrådsförslaget både vad gäller kompletterande delutredningar kring riskavstånd, trafiklösningar, handel mm samt gestaltningen av respektive delområde.

Mellan 5 okt - 7 dec 2005 var handlingen på utställning. Ett flertal tryckte då bl.a på att den genomfartstrafik som går genom stadsdelen och Artillerigatan idag måste minska. Återigen underströk många också vikten av förnyelse av Gamlestads torg samtidigt som Trafikkontoret inte tillstyrkte föreslagna trafiklösningar. Ytterligare utredning efterfrågades i nästa skede av risker, buller, geoteknik mm. Inför antagandet har planen kompletterats med en bättre beskrivning av naturvärdena i och längs Säveån, en utveckling av trafikavsnittet där betydelsen av en framtida avlastning har förtydligats samt div. kompletteringar i markanvändningsavsnittet.

Grundläggande mål

Planen har inriktats på att lösa tre huvudfrågor som är väsentliga för planområdets framtid och som har utkristalliserats under arbetets gång – *Helhet, Innehåll och Attraktivitet*.

Helhet handlar om att skapa en långsiktigt hållbar stadsstruktur. Innehåll behandlar frågan om markanvändningen i området medan attraktivitet handlar om att hitta sätt att ”hela” och höja områdets fysiska uttryck bl.a genom att studera utformningen av entrépunkter, utomhusmiljöer, barriärer, stråk och stadsbild. Genom att hitta en sammanhängande planutformning som ger alla tre delfrågor en god lösning bedöms stadsdelen kunna utvecklas positivt. Utöver detta har ***ekonomisk effektivitet*** varit en central fråga för att på bästa sätt vara varsam med samhällets resurser. T.ex ska investeringar i nya trafiklösningar även ge mervärden för stadsbild och markanvändning och utveckla dessa delar samt fungera som etappinvesteringar på vägen mot en slutlösning.

Gamlestaden - Göteborgs vagga

Gamlestaden har historiskt haft stor påverkan på Göteborg, först genom Nya Lödöse som under 1400- och 1500-talet utgjorde västsveriges stora handelscentrum och föregångaren till Göteborg, och därefter på 1700- och 1800-talet då Gamlestaden lade grunden för Göteborg som industristad. Gamlestadens fabriker, som startade som sockerbruk, hade i början på 1900-talet utvecklats till en storindustri med bl.a Skandinaviens största bomullsfabrik och har idag Göteborgs äldsta bevarade industribyggnad. Från denna verksamhet utvecklades så småningom Svenska Kullagerfabriken, SKF, som etablerades utmed Artillerigatan på 1910-talet, och i sin tur ledde vidare till utvecklingen av Volvo.

Planområdet - en markresurs

Gamlestadens stora betydelse för Göteborg som helhet håller ytterligare en gång på att bli mycket tydlig. Göteborgs stad växer med ca 3600 invånare per år och planområdet i Gamlestaden utgör en viktig markresurs för Göteborgs fortsatta utveckling. Här finns goda förutsättningar till förtätning - mycket god kollektivtrafik, utbyggd infrastruktur och stora bebyggelsekvaliteter. Området ligger centralt och det är en viktig entrépunkt till såväl Göteborg som de nordöstra stadsdelarna. Befintliga miljöer är i stort behov av förnyelse, och här finns stora kulturhistoriska bebyggelseresurser som behöver tas om hand och ges nytt innehåll. Ett exempel är Nya Kulan som successivt töms på tillverkningsindustri och där det frigörs totalt 75.000 m^2, samt Gamlestadens fabriker, som till stora delar är ombyggt till lokaler för media, kultur, IT, kontor mm och som kan förtätas med ny bebyggelse.

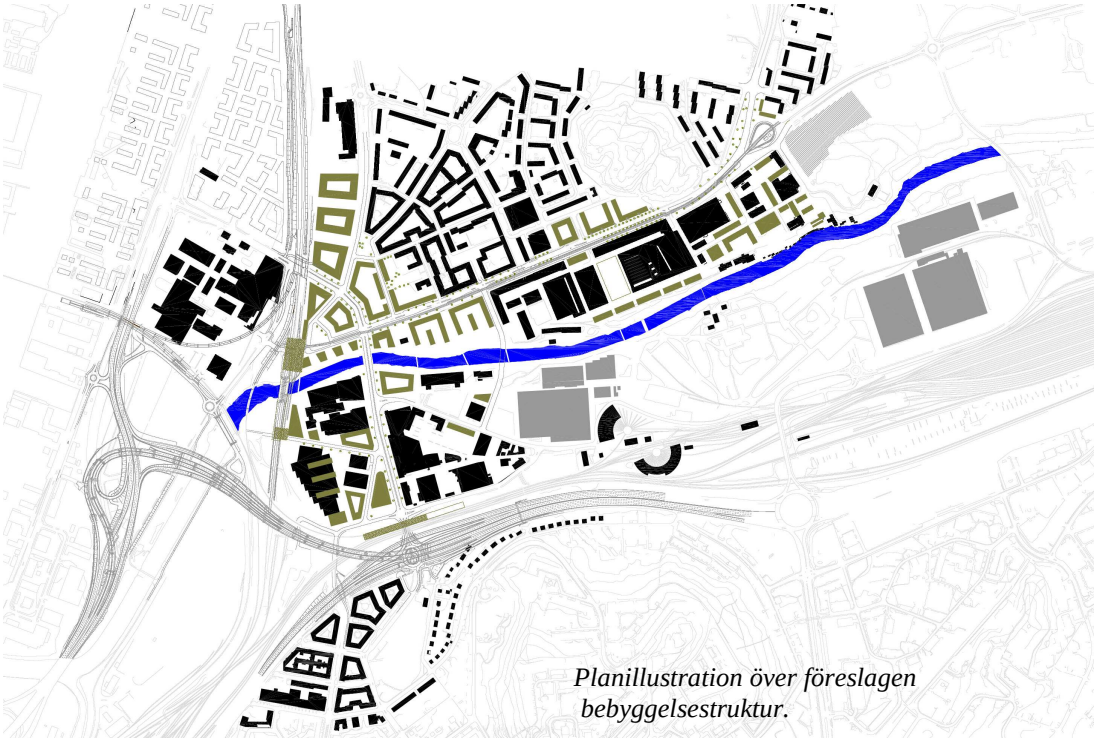
Riksintressen

E20, RV 45, järnvägen samt Säveån utgör riksintressen. Ett flertal stora infrastrukturinvesteringar planeras i närområdet, bl.a en ny pendeltågsstation utmed Norge-Vänernbanan samt Partihallsförbindelsen, som ska förbinda E20 med RV 45. Dessa investeringar är viktiga för Gamlestadens och planområdets utveckling.

En sammanhängande stadsmiljö

Planförslaget strävar efter att hitta en god helhetslösning som stärker Gamlestaden som helhet och höjer attraktiviteten i området. Det är mycket viktigt för de nordöstra stadsdelarnas utveckling att Gamlestaden, Kviberg, Marieholm och Bagaregården får möjlighet att växa ihop till en sammanhängande stadsmiljö. I detta sammanhang skulle Gam-

Planillustration över ny pendeltågsstation vid Gamlestadstorget -Gamlestadens fabriker.
Illustration: Banverket



Planillustration över föreslagen bebyggelsestruktur.

Bild över möjlig förtätning inom Gamlestadens fabriker. *Illustration GAJD Arkitekter.*

lestaden, som idag upplevs som en isolerad stadsdel framför allt mot söder, kunna utvecklas till ett nav för omlandet som fungerar som en sammanbindande länk mellan nordost och övriga Göteborg. Gamlestaden, utgör också ett entréområde till nordost, och ger ett viktigt första intryck av hela den nordöstra kommundelen. Om stadsbilden förbättras kan det bidra till en ökad integration av de nordöstra stadsdelarna och skapa en spännande mötesplats som präglas av mångfald.

Förtätning och förnyelse

Gamlestaden utgör ett av stadens viktigaste förnyelseområden eftersom det är ett centralt område med god kollektivtrafik som är i mycket stort behov av utveckling. När SKF flyttar sin tillverkning söder om Säveån och Gamlestadsvägen frigörs från farligt godstrafik möjliggör det en förtätning av planområdet med ny stadsmässig bebyggelse med blandat innehåll. Genom att ta tillvara de befintliga industrihistoriska miljöer som frigörs samt förnya trafikstrukturen inom området möjliggörs omvandling av befintliga miljöer kring Artillerigatan, Gamlestadstorg samt Gamlestadsvägen. Totalt kan planområdet rymma omkring 1600 nya lägenheter samt omkring 165.000 kvm lokalytor för kontor, handel, kultur, vård, utbildning, fritidsverksamhet mm.

Stadsmässig blandstad

För att ge förutsättningar för en levande och trygg stadsmiljö föreslår planen genomgående en markanvändning som inriktas på blandstad som rymmer en blandning av bostäder, kontor, handel, kultur, fritidsverksamheter, vård, utbildning mm samt icke störande verksamheter. Att skapa en sammanhängande och attraktiv stadsstruktur med blandat innehåll utmed Gamlestadsvägen och Artillerigatan skulle höja stadsdelens värden påtagligt och ge förutsättningar att befolka de sydvästra delarna av planområdet på ett helt annat sätt än idag. Detta är ett centralt läge vilket också kräver en markanvändning som anpassas efter det.

Planen avsätter även mark för nya pendeltågsstationer samt ett nytt grönstråk utmed Säveån. SKF ges förutsättningar att på sikt kunna expandera och samla all sin verksamhet i Sävenäs. När så sker har området mellan Kristinedal och Sävenäs herrgård potential att förtätas och knytas samman med blandstaden norr om ån. Områdets historiska betydelse och de samlingar som finns borde på något sätt tydliggöras och framhävas även i stadsmiljön, ev genom en utställning eller nytt museum.

Utökad handel

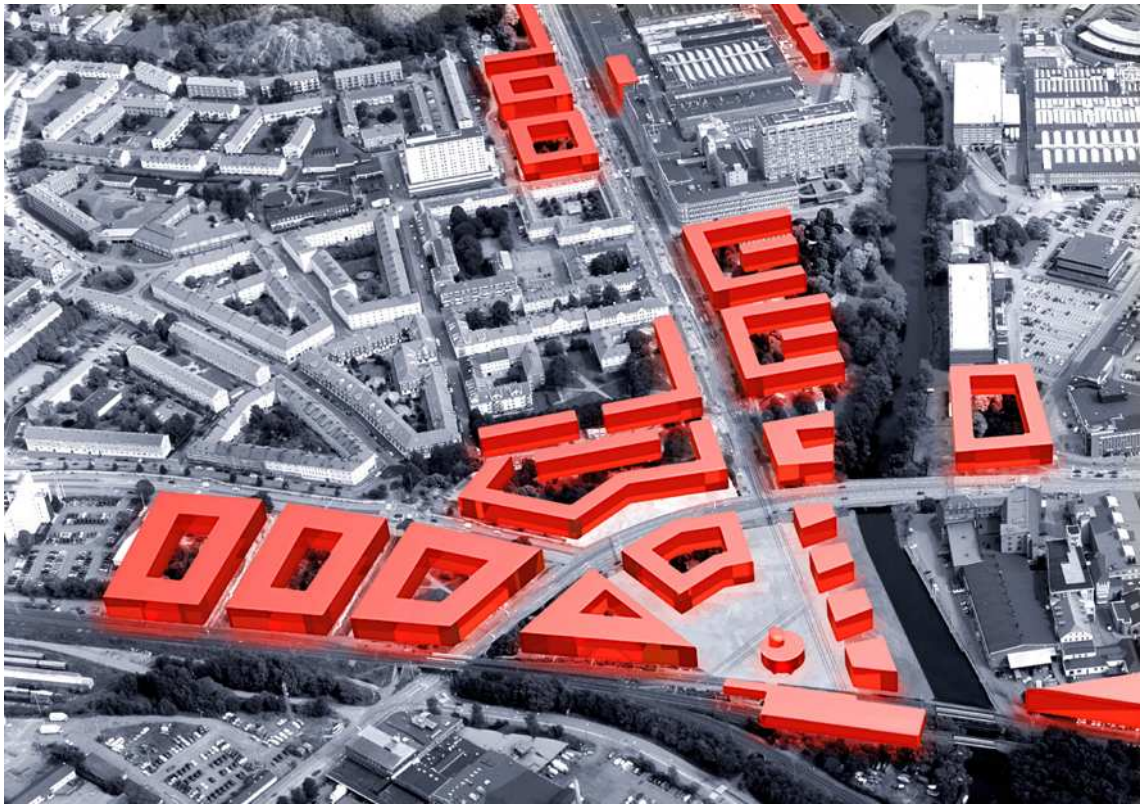
Planområdet har, genom olika handelsutredningar, visats utgöra ett lämpligt läge för en större etablering av ca 30.000 kvm sällanköps- och urvalshandel som ska integreras med befintlig handel utmed Brahegatan och Artillerigatan. Ur ett integrationsperspektiv är det viktigt att handeln placeras norr om ån i anslutning till befintlig kollektivtrafik. Söder om ån i nära anslutning till det nya köpcentret tillåter planen även en mindre etablering av volymhandel om ca 6000 kvm.

En knutpunkt "mitt i staden"

Ett kärnområde i ett nytt Gamlestaden utgör Gamlestads Torg som i dagsläget uppfattas som ett av de otryggaste områdena i stadsdelen. K2020-projektet som arbetat med kollektivtrafikstrukturen i Göteborg som helhet har pekat ut Gamlestads Torg som lämpligt för en ny större knutpunkt för lokal kollektivtrafik. Redan 2011 beräknas den planerade nya pendeltågsstationen vid Gamlestads torg kunna tas i bruk, vilket ställer stora krav på samordnad planering av knutpunkten för lokaltrafik och en förnyelse av Gamlestads Torgsområdet som helhet. För att detta ska utvecklas till en levande och trygg del av staden krävs att viadukten rivs och ersätts med en mer stadsmässig trafiklösning samt att området förtätas kraftigt. Trafiken skall utredas vidare i detaljplaneskedet. Knutpunkten och pendelstationen måste samordnas med den nya bebyggelsen så stationsområdet upplevs som en del i staden.

Ökad attraktivitet

Gamlestaden har stora potentialer att bli en attraktiv, lättillgänglig och spännande stadsdel att både bo, besöka och vara verksam i. Attraktiviteten är viktig för de som bor och arbetar i området men även för de verksamheter som redan finns på plats. Ett vackert område tillåter och lockar människor att vistas utomhus. För att kunna lyfta Gamlestadens idag lite skamfilade rykte som otrygg och sargad stadsdel samt för att kunna skapa stadsmiljöer av hög kvalitet kräver planområdet och Gamlestaden en stadsbyggnadsmässigt mycket hög ambition. Detta gäller såväl bebyggelse, trafikmiljöer som grönytor och offentliga platser. Det är viktigt att alla förändringar som görs sker med omsorg om både helheten i området och i detaljer. I fortsatt detaljplanearbete bör gestaltningsprogram genomföras som en del i planarbetet för att enas om en sammanhållen gestaltning som kan bidra till och lyfta fram områdets mervärden.



Volymbild av ny bebyggelse kring Gamlestads Torg. *Illustration: RADAR Arkitektur & Planering*

Genomförandeekonomi

Att genomföra beskriven förnyelse i den fördjupade översiktsplanen kommer att innebära belastningar på kommunens resurser både vad gäller nyinvesteringar och framtida drift. Hur mycket det minst rör sig om är till stor del beroende på hur genomförandefasen utformas. En nyckelinvestering är en total ombyggnad av Gamlestads torg, med bl.a en rivning av viadukten, som av flera intressenter ses som avgörande för områdets utveckling.

En generell slutsats är dock att en exploatering enligt planen skulle vara relativt kostnadseffektiv pga av sitt strategiska läge med en välutbyggd infrastruktur. En långsiktig förutsättning är att Artillerigatan får en avlastning av genomfartstrafik. Trafikförsörjning till områdena i Kortedala - Bergsjön och hur Artillerigatan ska avlastas måste utredas parallellt med detaljplanering inom området. Det goda kollektivtrafikläget möjliggör att en relativt stor andel av befolkningen kan välja kollektiva färdmedel och på så vis minska de samhällsekonomiska kostnaderna för negativa miljöeffekter.

Illustration över en ny entréplats vid HK3 mot Hornsgatan. *Illustration Liljewall arkitekter AB*

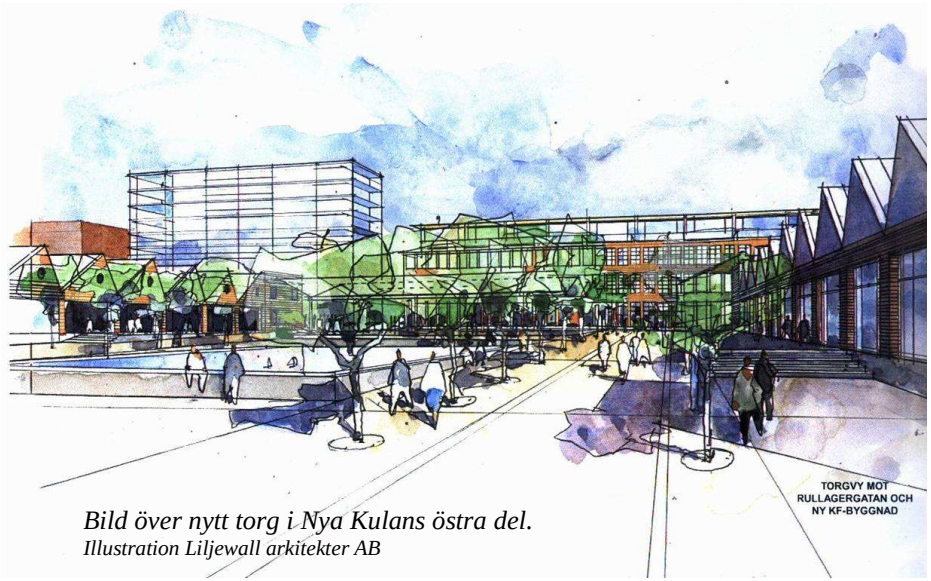


Bild över nytt torg i Nya Kulans östra del.
Illustration Liljewall arkitekter AB

Den stora kostnadsposten för planförslaget utgör ombyggnader av befintligt vägnät samt satsningen på knutpunkten och stadsmiljön vid Gamlestads Torg. Det krävs relativt stora investeringar för att få en trygg och attraktiv stadsmiljö och samtidigt klara de trafikströmmar som förväntas uppstå. Samtidigt skapas stora intäktsposter i såväl privata som kommunala fastigheter i och med att exploateringsbar mark frigörs och kvaliteten höjs i stadsmiljön vilket kan balansera kostnaderna. För att få ett effektivt och ekonomiskt genomförande krävs en övergripande samordning mellan förnyelseprojekten.

Tidsmässigt hänger mycket samman med de infrastrukturinvesteringar som planeras. Fortsatt planering av pendeltågsstationen för Norge-Vänernbanan som planeras börja hösten 2005 kräver att detaljplanerna för Gamlestads torg och Gamlestadens fabriker tas fram parallellt.

Förslag till stadsförnyelse

Utgångspunkter för planförslaget

Denna fördjupade översiktsplan har inriktats på att lösa tre huvudfrågor som är väsentliga för planområdets framtid och som har utkristalliserats under arbetets gång – ***Helhet, Innehåll och Attraktivitet***. Helhet handlar om att hitta en hållbar stadsstruktur som kan utvecklas successivt. Det innebär att kvartersstrukturer, vägnät, bebyggelsens innehåll och utseende behöver samordnas för att möjliggöra en sammanhållen utveckling på både kort och lång sikt. Samtidigt som det ska finnas en mångfald ska allt samverka till en god helhet. Innehåll *(behandlas i avsnittet markanvändning)* handlar om att få rätt innehåll på rätt plats, medan attraktivitet *(behandlas i stadsbild och gestaltning)* handlar om att hitta sätt att höja områdets fysiska uttryck genom att förbättra utformningen av entrépunkter, utomhusmiljöer, barriärer, stråk och stadsbild. Genom att hitta en sammanhållen planutformning som ger alla tre delfrågor en god lösning, bedöms stadsdelen kunna utvecklas positivt.

En strävan har även varit att nå ***ekonomisk effektivitet*** där samhällets resurser används effektivt genom att på bästa sätt tillvarata de investeringar som ändå görs i området. T.ex ska investeringar i nya trafiklösningar även ge mervärden för stadsbild och markanvändning och utveckla dessa delar. De ska också fungera som etappinvesteringar på vägen mot en slutlösning. *(Ekonomi behandlas i avsnittet Genomförande)*

Huvudmål

Helhetslösningar

Rätt innehåll på rätt plats

Ökad attraktivitet

Ekonomisk effektivitet

Delmål

- Långsiktigt hållbart
- Sammanhållen stadsbild
- Ett nav för nordöstra Göteborg
- Bevarande och utveckling i balans
- En levande blandstad
- Utökad handel
- Attraktiv knutpunkt för kollektivtrafik
- Väl utnyttjade pendeltågsstationer
- Tryggt och attraktivt
- Positiv entré till nordost
- Hög stadsmässighet
- Egen identitet och mångfald
- Stadsmässiga gaturum
- Fler mötesplatser utomhus
- Säveån ett nytt grönrum

Flygbild över Gamlestaden. Foto: Flygare Palmnäs 2004

Helhet

En markresurs

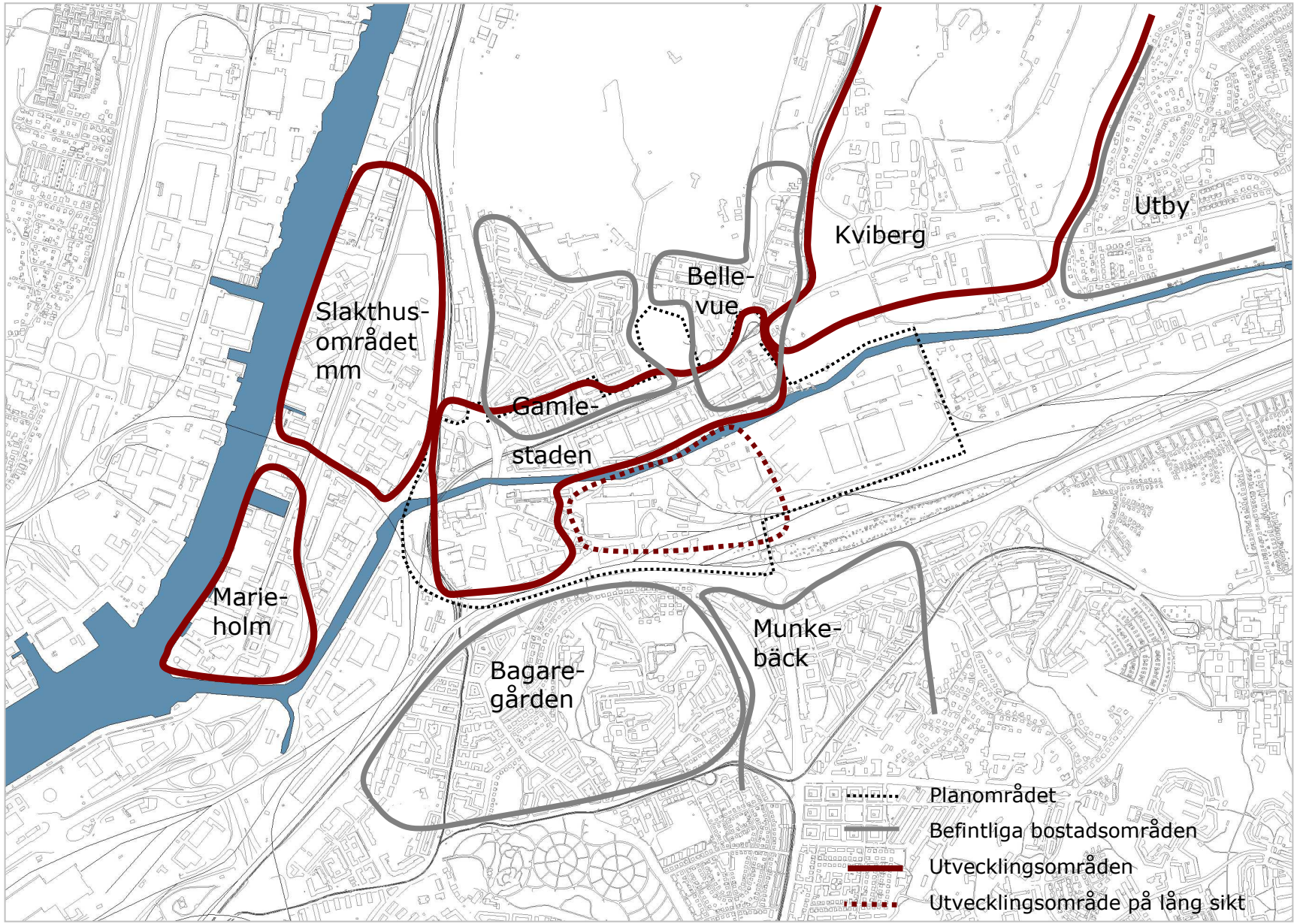
Göteborgs stad växer med ca 3500 invånare per år. Den stora inflyttningen har lett till tydliga kommunala mål om att det behöver byggas ca 2000 lägenheter per år för att klara den efterfrågan som finns. Planområdet utgör en betydelsefull markresurs för Göteborg som är viktig att ta tillvara. Det finns relativt få utbyggnadsmöjligheter med så goda förutsättningar till förtätning som här. Området ligger centralt och har mycket god kollektivtrafik, utbyggd infrastruktur och stora bebyggelsekvaliteter. Befintliga miljöer är i stort behov av förnyelse, och här finns stora industrihistoriska bebyggelseresurser som behöver tas om hand, ges nytt innehåll och förädlas. Markutnyttjandet är idag lågt och till stora delar ianspråktaget av storskaliga trafikmiljöer. I området planeras en till två nya pendeltågsstationer vilket stärker områdets tillgänglighet även regionalt. Sammantaget ställer förutsättningarna stora krav på en effektiviserad markanvändning.

Hållbar stadsstruktur

En förtätning och stadsförnyelse kan förväntas ske under lång tid. Planen har därför utformats för att stödja en långsiktigt hållbar stadsstruktur som kan byggas på successivt. En helhetssyn kring områdets fortsatta utveckling där kvartersstrukturer, vägnät, bebyggelsens innehåll och utseende samordnats möjliggör en sammanhållen utveckling på både kort och lång sikt. Inom planområdet finns mycket befintligt att ta hänsyn till och anpassa stadsstrukturen efter samtidigt som stadsdelen behöver nya mer moderna inslag. Det ska också finnas en mångfald samtidigt som allt ska samverka till en god helhet. En avgörande förutsättning för att lyckas med en positiv stadsutveckling är att det finns en samsyn mellan inblandande parter beträffande de övergripande målen avseende områdets framtid.

Sammanhållen stadsmiljö

Den nu pågående planeringen av Gamlestaden, Marieholm och Kviberg är inriktad på att skapa en stadsutveckling där områden och lokaler, som tidigare utnyttjades för tillverkningsindustri eller militära ändamål, förenas med omgivande stadsbebyggelse. I Kviberg planeras ett centrum för idrott och rekreation med ett stort inslag av bostäder medan Marieholm samt området runt Slakthusgatan kan bli en levande stadsmiljö med en blandning av både bostäder och verksamheter. För att öka integrationen mellan de nordöstra stadsdelarna och övriga Göteborg och främja de nordöstra stadsdelarnas utveckling, är det mycket viktigt att Kviberg, Gamlestaden och Marieholm ges möjlighet att växa ihop till en sammanhängande stadsmiljö.



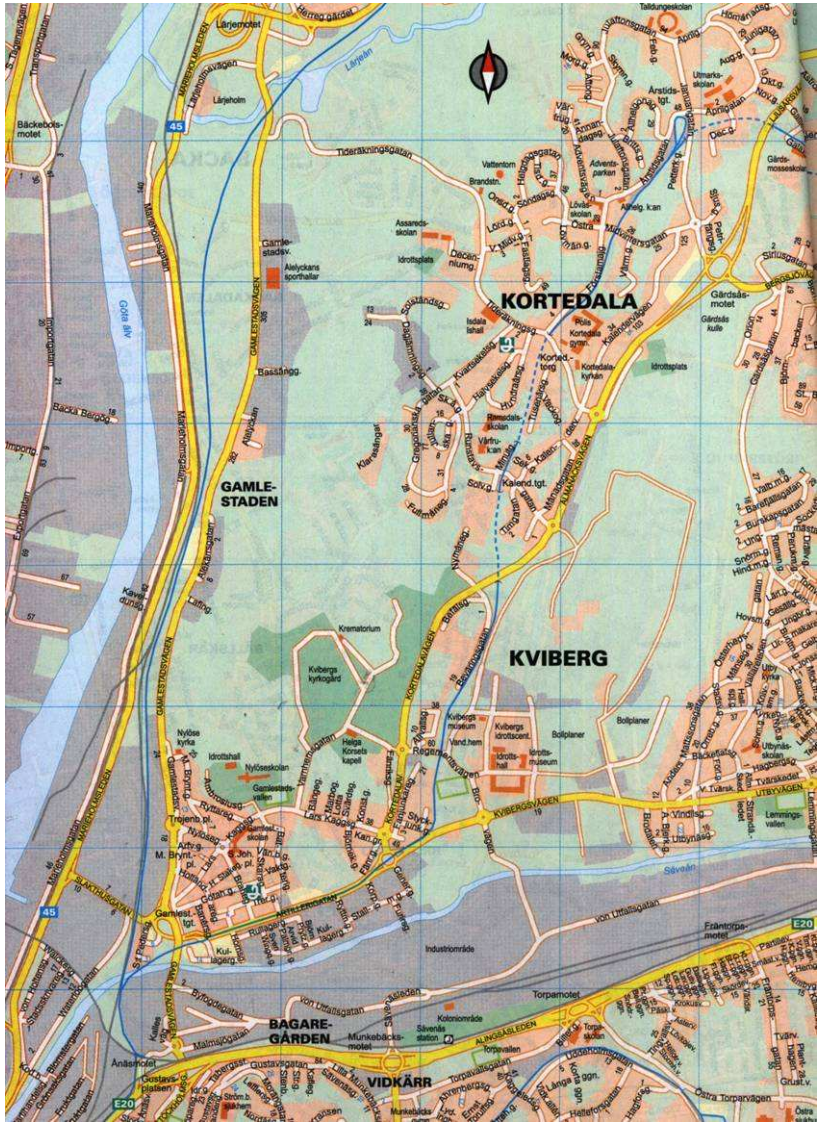
Planområdet kan bli en ny länk mellan nordöstra och östra Göteborg.

Gamlestaden måste även ges möjlighet att stadsmiljömässigt knytas samman med stadsdelarna söder om E20, där i första hand Bagaregården men även Munkebäck utgör viktiga målområden. Gamlestaden utgör den sammanbindande länken mellan dessa områden. I en kontinuerlig stadsbebyggelse kan stadsdelarna berika varandra och lättare få del av de funktioner och kvaliteter som finns i närområdet.

Ett nav för nordöstra Göteborg

Gamlestaden, som idag upplevs som en isolerad stadsdel framför allt mot söder, har stora potentialer att utvecklas till ett nav för det nordöstra omlandet. Handelsutredningar för området visar att centrala Gamlestaden lämpar sig väl för en ny större handelsetablering och att stadsdelen kan utvecklas till en centrumkärna som servar såväl Gamlestaden som omlandet.

Detta kombinerat med det attraktiva läget för etablering inom gångavstånd från pendeltågsstationen möjliggör även en utlokalisering av större regionala målpunkter som i sin tur skulle bidra till att stärka området som nav. Andelen arbetsplatser är redan idag hög i området och pga det lättillgängliga läget nära centrum har andelen potential öka ytterligare. På lång sikt kan området knytas samman med centrala Göteborg via nya stadsdelar i Gullbergsvass och Marieholm och utvecklas till en levande centrumarm.



Gamlestaden utgör Göteborgs industrihistoriska vagga. Gamlestadens fabriker, som har Göteborgs äldsta bevarade industribyggnad utgör tillsammans med Nya Kulans unika industrimiljö viktiga delar av Gamlestadens stadsbild.

Bevarande och utveckling i balans

I området finns många kulturhistoriskt intressanta områden och objekt som tillför stadsdelen en egen identitet. Det är tydligt att detta är en stadsdel som vuxit fram under lång tid och att och det finns en historisk anknytning, vilket även stärker stoltheten för stadsdelen. För Göteborg som stad är de historiska industrimiljöerna av mycket stort intresse eftersom det var här industriutvecklingen startade. Gamlestaden är också intressant eftersom utvecklingens

alla skeden fortfarande finns bevarade i en eller annan form. Från starten i Gamlestadens fabriker utvecklades SKF samt andra viktiga industrier och då uppstod även behovet av bostäder osv.

Nu står stadsdelen inför en ny era där möjligheten finns att ta tillvara de gamla miljöerna och införliva dem i staden. Nytt innehåll och nya verksamheter öppnar områdena för allmänheten som tidigare inte haft tillträde.

De gamla kulturhistoriska byggnaderna har ofta en stark integritet som klarar konkurrensen från nya mer moderna tillägg även om de sticker ut. Moderna tillägg kan om de gestaltas väl bli ett tillskott som visar på en ny era i stadsdelens utveckling och som utåt visar på att det är en levande stadsdel. Bevarande och nya tillägg måste ske i en balans som strävar efter att stärka stadsdelen som helhet.

Markanvändning

Förädling av mark- och bebyggelseresurser

En viktig grund för en utveckling i Gamlestaden är att SKF flyttar sin tillverkning söder om Säveån och att Gamlestadsvägen frigörs från farligt godstrafik. Detta möjliggör att både Artillerigatan och Gamlestadsvägen kan utvecklas till täta stadsmiljöer. Medan industrin tillåts expandera söder om ån i framför allt Sävenäs kan de gamla industrimiljöerna tas om hand och förädlas.

Ett primärt ställningstagande i den fördjupade översiktsplanen är att de gamla industribyggnaderna måste bevaras och fyllas med nytt innehåll. Industrimiljöerna i framför allt Nya Kulan och Gamlestadens fabriker ger stora möjligheter att skapa nya spännande bostäder och lokaler samtidigt som områdena bidrar till att skapa en unik stadsdel.

Flygfoto över Gamlestaden med Gamlestads Torg i förgrunden. Foto: Flygare Palmnäs 2004

Den största nybyggnadspotentialen har Gamlestadstorgsområdet som utgör en viktig markresurs. Området har enorma potentialer och måste ges en markanvändning som motsvarar kraven på ett väl utnyttjat kollektivtrafikläge. Detta är ett alltför exklusivt läge för att endast utnyttjas som trafikmark. Med en exploatering frigörs ca 11 ha mark för exploatering. Omräknat skulle det kunna skapa utrymme för omkring 8-900 bostäder och ca 55.000 m^2 lokalytor samt ett regionalt och lokalt resandecentrum.

Totalt med all förnyelse som föreslås i planen rymmer planområdet ca 1600 nya bostäder samt omkring 165.000 m^2 nya lokalytor.

På lång sikt kan även det västra området söder om ån bli aktuellt för en stadsförnyelse. Planförslaget säkerställer därför att SKF:s produktionsanläggningar kan inrymmas och expandera i Sävenäs.

Förstärkning av regionala verksamheter och arbetsplatser

Pendeltågsstationerna och närheten till lederna gör detta till ett ypperligt läge för regionala verksamheter. Redan idag finns ett stort utbud av arbetsplatser med totalt ca 350 företag av olika kaliber. Med de goda förutsättningar som finns med god tillgänglighet, ett brett lokalutbud, expansionsmöjligheter, utvecklade samarbetsformer med företagsföreningar samt en kreativ stadsmiljö finns det goda möjligheter att utöka antalet företag i såväl stor som liten skala. Området har potential att fungera som en avlastning för city som idag är hårt belastat med inpendlingstrafik till arbetsplatser.

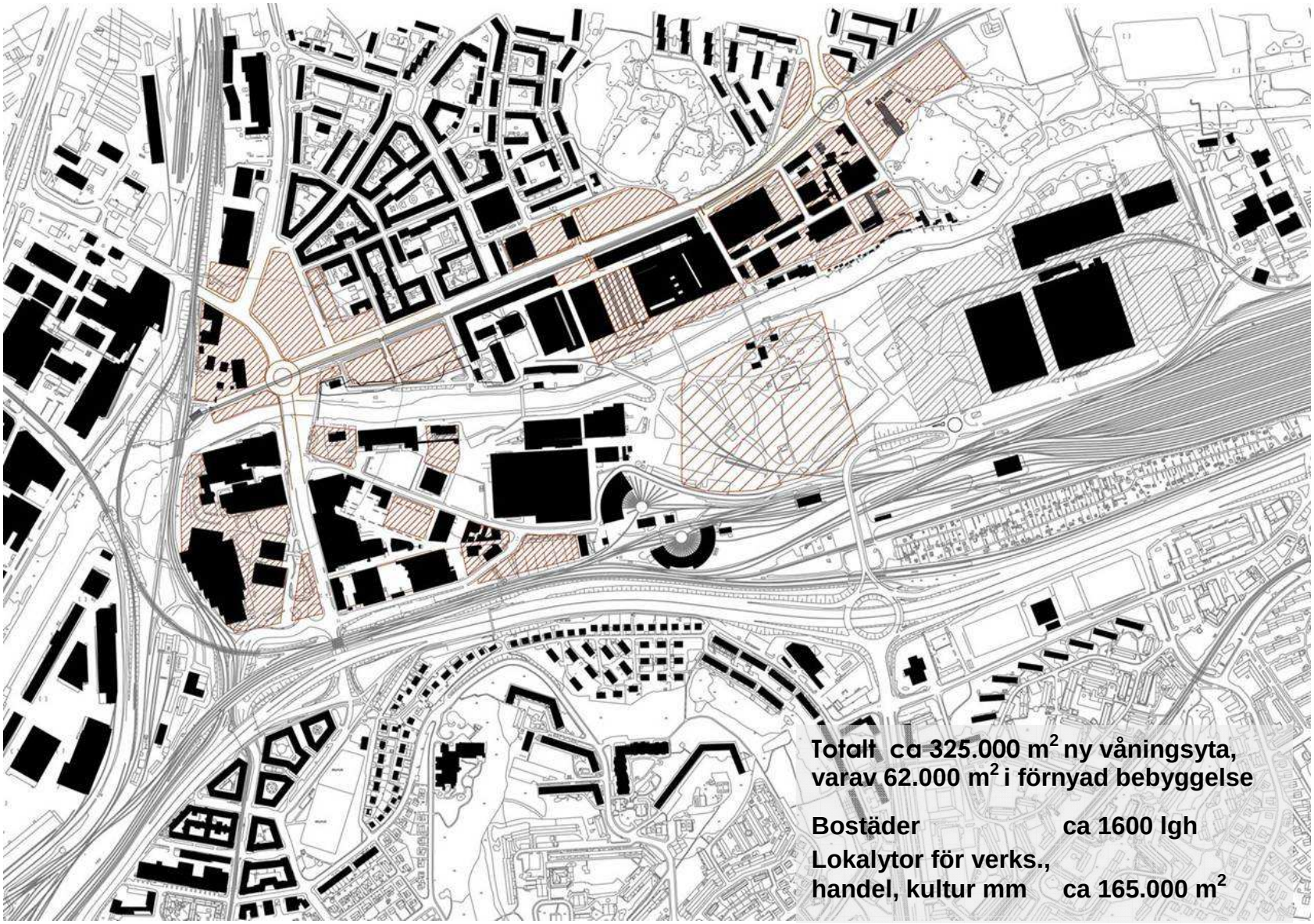
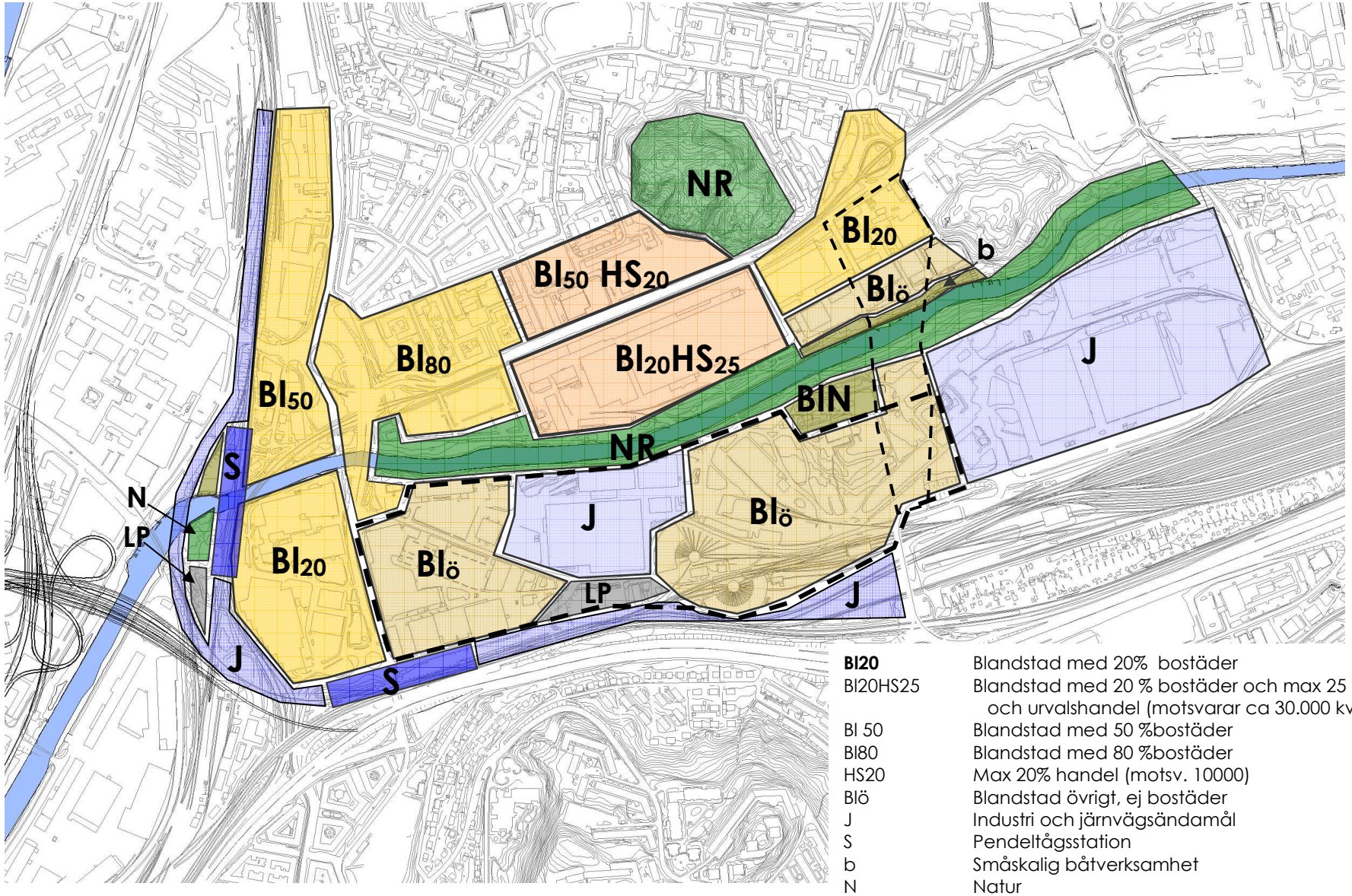


Illustration över möjliga förtätningsområden inom planområdet. Rastrerade områden visar på möjliga områden att förtäta på kort sikt. Området söder om Byfogdegatan mellan SKF i Bagaregården och SKF i Sävenäs medger i första hand förnyelse på längre sikt.

Föreslagen markanvändning



Bl20	Blandstad med 20% bostäder
Bl20HS25	Blandstad med 20 % bostäder och max 25 % sällanköps- och urvalshandel (motsvarar ca 30.000 kvm)
Bl 50	Blandstad med 50 %bostäder
Bl80	Blandstad med 80 %bostäder
HS20	Max 20% handel (motsv. 10000)
Blö	Blandstad övrigt, ej bostäder
J	Industri och järnvägsändamål
S	Pendeltågsstation
b	Småskalig båtverksamhet
N	Natur
R	Rekreation
LP	Lager och parkering
	Utvecklingsområde på lång sikt
	Reservat för framtida gata mellan Gamlestaden – Munkebäck (ej trafikled)

En levande blandstad

För att Gamlestaden och nordost ska kunna knytas samman med stadsdelarna söder om E20 och för att planområdet ska kunna bli en levande del av Gamlestaden måste markanvändningen i planområdet breddas. Rätt innehåll och rätt blandning av funktioner kan skapa liv även under kvällar och helger vilket bidrar till ökad trygghet. En blandstadsstruktur, som inrymmer bostäder, handel, kultur- och fritidsverksamheter, kontor, utbildning, hantverk mm skulle höja stadsdelens värden påtagligt och ge förutsättningar att befolka de sydvästra delarna av planområdet på ett helt annat sätt än idag. Områdena kring Artillerigatan och Gamlestadsvägen som idag domineras av verksamheter och kontor skulle då få stora möjligheter att utvecklas till levande delar i stadsdelen.

Planen vill ge förutsättningar för gatuliv.

Bostäder

För att kunna skapa ett område som är levande över större delen av dygnet spelar bostäder en mycket stor roll. I liknade förnyelseområden har inslaget av bostäder visat sig spela en avgörande roll för såväl trygghet som hur integrerat ett område blir i staden. Planens inriktning om markanvändning har därför utformats med ett procentuellt krav på bostäder i förhållande till föreslagna exploateringsytor. I centrala området där det bör ges utrymme för handel, kontor, kultur mm har procentsatsen för bostäder satts till ca 50 % medan området kring kv. Abborren bedöms lämpligt för en högre andel bostäder för att kunna stärka de inte så boendetäta områdena väster om Gamlestadsvägen. I de gamla industrimiljöerna kan det vara svårt att få utrymme för lika mycket bostäder som i normala stadskvarter varför procentsatsen för bostäder är lägre. Här bör procentandelen ses som ett minimikrav för att det inte ska bli för enstaka bostadsenheter. I Bellevue samt på Gamlestads torg bör procentandelen bostäder inte överskridas eftersom områdena har ett stort strategiskt värde för andra verksamheter.

Begreppet Blandstad

Begreppet blandstad används ofta i Göteborg och innebär bl.a att man vill åstadkomma ***en blandning av olika funktioner*** som bostäder, kontor, kultur, rekreation, service, handel mm. Ett område med blandat innehåll höjer upplevelsen av trygghet och har även visat sig minska antalet faktiska brott eftersom det oftast finns folk som rör sig i området. Det bidrar också till attraktiva stadsmiljöer där folk ofta trivs att vistas.

En målsättning är även att blandstaden ska resultera i en ***mångfald av stadsmiljöer, människor och verksamheter*** vilket bidrar till att skapa ett spännande och hållbart stadsliv där det finns förutsättningar för nästan allt att existera.

Områden som ger utrymme för en ***mångfald av människor*** bidrar till att skapa en robust social struktur i området som tål förändringar och som är tillåtande mot olikheter.

Byggnader från olika tidsepoker ger ett mervärde till staden i form av historisk förankring samt en möjlighet till diversifiering i lokalutbudet med en blandning av såväl billigare som dyrare lokaler, vilket ofta attraherar olika typer av verksamheter. Det ger också möjligheter för nybildade småföretag att etableras.

För Gamlestadens fabriker och Gamlestadstorg är en förutsättning för bostäder att Partihallsförbindelsen byggs så att farligt godstransporterna på Gamlestadsvägen kan flyttas till den nya leden. Innan så skett kan inte boendenormen uppfyllas. Ev. utbyggnader under denna period bör dock göras med inriktningen om att de ska kunna konverteras till bostäder när farligtgodstransporterna försvunnit. Boendenormen avser krav på permanentboende som lägenheter, äldreboende eller studentlägenheter.

En utökning av ÖP99:s avgränsning för blandstad

Jämför med den kommunomfattande översiktsplanen, ÖP99, utökas avgränsningen för blandad stadsbebyggelse till att omfatta även Gamlestadstorgsområdet, förutom delarna kring Gamlestadens fabriker - Kristinedal och Artillerigatan. Markanvändningen ska utgöra blandstad med olika inriktning på bostäder, handel samt övriga icke störande verksamheter som kontor, kultur, hantverk, service, fritidsverksamheter mm. Planen föreslår även att tidsavgränsningen ändras till kort sikt inom alla utpekade blandstadsområden. En målsättning bör vara att få till en förnyelse av området som helhet för att få de positiva nyttorna av planen. (*Se mer under avsnittet om samhällsekonomiska konsekvenser*)

För att nå målen om en levande stadsmiljö där det upplevs tryggt och attraktivt att röra sig ska olika funktioner blandas så långt som möjligt även inom det enskilda kvarteret, med t.ex handel i bottenplanen och bostäder och kontor i de övre planen. Sannolikt kan tredimensionell fastighetsbildning i vissa fall underlätta ett genomförande.

Mångfald av människor

För att främja en robust social struktur i stadsdelen ska fortsatt arbete främja en blandning av bostadsstorlekar, upplåtelseformer, prisklasser för bostäder och lokaler mm. De mest kreativa och beständiga stadsmiljöerna är där många olika befolkningsgrupper rör sig över dygnet. De ger underlag för service, caféer, restauranger, ytterligare folkliv mm.

Det är också önskvärt att få en så god blandning som möjligt av antalet boende, verksamma och besökare, vilket även främjar möjligheten att hantera de trafikströmmar som skapas. Föreslagen markanvändning medför en relativt jämn blandning av såväl boende, verksamma som besökare. Det finns idag 6790 ***boende*** i Gamlestaden och flera stora målpunkter för ***externa besökare*** som bl.a Bingolotto, Strike bowling, Kristinedals idrottsanläggning samt Bunkebergets aktivitetscentrum ”Area 51”. Till det kommer även ***arbetsrelaterade besök***. Bara Bunkeberget hade under 2004 över 6000 besökande varav större delen kom från områden utanför Gamlestaden. Med det nya handelscentrum som föreslås förväntas antalet externa besökare till Gamlestaden öka. Antalet besökare skulle även kunna förstärkas av ny idrottsverksamhet i Kviberg. Kan besöksnäringarna inom dessa områden samverka stärker de sannolikt varandra och stadsdelarnas roll i staden.

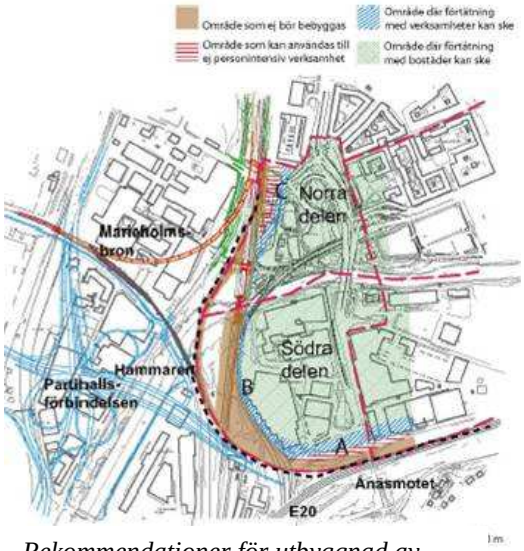
Arbetsinpendlingen uppgår idag till ca 12000 resor/dag. Både arbetsplatserna och besöksnäringen är mycket viktig för att Gamlestaden inte bara ska utvecklas till en förstad för boende till centrala Göteborg utan fungera som en motor för den nordöstra delen av Göteborg.

Bostäder, buller och utsläpp

Blandstad med bl.a bostäder utmed Artillerigatan och Gamlestadsvägen ställer stora krav på bostadslösningar som t.ex genomgående lägenheter, som klarar att hantera störningar från buller och utsläpp. Buller och luftmiljöer har utretts översiktligt (*redovisas i del 1*) men behöver studeras i detaljplaneskedet för att hitta genomförbara lösningar. Det är dock viktigt med ett betydande inslag av boende för att kunna uppnå de stadsmässiga kvaliteterna med det levande och mångsidiga stadslivet.

Nya riskavstånd

Riskfrågorna har utretts under planarbetet för såväl farligt gods (*Enviro 2005*) som för SKF:s verksamhet i Bagaregården (*WSP 2005*) *(redovisas i del 1).* Planen föreslår att den planerade Partihallsförbindelsen ersätter Gamlestadsvägen – Slakthusgatan som A-led för vägbundna transporter av farligt gods. Utifrån dessa förutsättningar visar riskutredningen för farligt gods, att området 25-40 meter från led med farligt gods (Hammaren och Västra Stambanan) kan förtätas med verksamheter med låg persontäthet, området 40-60 meter ifrån med verksamheter med normal persontäthet medan bostäder tillåts minst 60 meter ifrån led med farligt gods om det finns skyddande bebyggelse mellan leden och bostäderna. *(Se mer del 1 och riskanalys Enviro planning 2005)* Med särskilda åtgärder som t.ex skärmar mot värmestrålning längs farligt godsleden kan avstånden kortas till 25-30 m för verksamheter med normal persontäthet (*finns uppfört vid Liseberg*). Publika verksamheter bör dock ej placeras närmare än 40 meter från farligtgodsled. Inom 25 meter från led för farligt gods kan det placeras ett fåtal p-platser, dock inte i någon större mängd eftersom området skall hållas fritt för att möjliggöra god framkomlighet för räddningstjänst.



Rekommendationer för utbyggnad av planområdets västra delar. Figuren är en illustration och ej avsedd att mäta i.
Illustration: Enviro Planning

Mur för avskärmning av värmestrålning vid Liseberg. Fönster på byggnaden intill har i viss omfattning murats igen. Utmed trafikledens kant finns avkörningsskydd som är dimensionerat att stå emot tungt fordon så det inte ska kunna falla ner i området nedanför. *Bild Enviro planning.*

Räddningstjänsten önskar i möjligaste mån skilja på farligt gods transporter och persontrafik. Kan farligt gods transporter förläggas på spår som ej berör persontrafik är sådana lösningar eftersträvansvärda.

Utifrån rekommendationerna i riskutredningen för SKF föreslår planen att säkerhetsavståndet för bostäder, kontor och publika verksamheter sätts till 50 meter från närmaste yttre gräns för byggbar mark inom SKF Bagaregården. Dimensionerande för hur nära man kan gå blir sannolikt buller från verksamheten som kan kräva längre avstånd för att uppfylla kraven. Vid ev. utbyggnader inom området bör det utredas om det finns möjligheter att minska ”läckaget” av buller (*se bullerkarta del 1*) genom placeringen av de nya byggnaderna.

Knutpunkt för lokal och regional kollektivtrafik

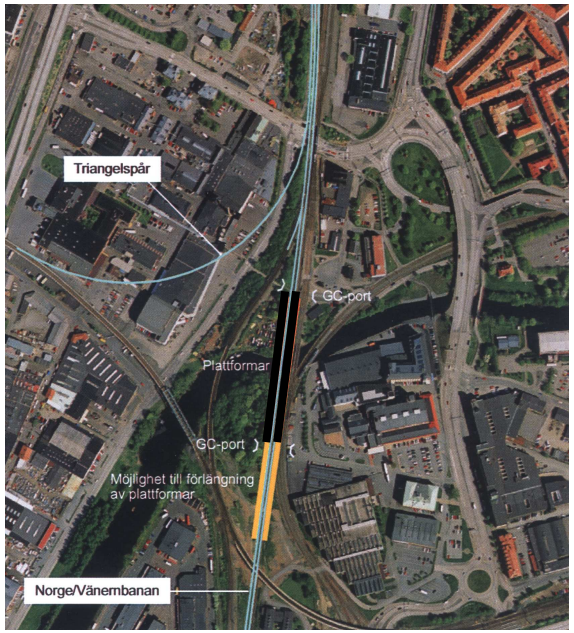
Knutpunkt

Gamlestads Torg är en viktig hållplats och bytespunkt, fullt jämförbar med bl.a Korsvägen, både vad gäller antal resande och trafik. I den målbild som beskrivs i K2020-arbetet, kring utvecklingen av Göteborgs kollektivtrafik, har Gamlestads Torg utpekats som en framtida knutpunkt av ännu större dignitet med byte mellan spårväg, pendeltåg och buss. Mark behöver avsättas för knutpunkten i form av en ny stationsplats eller ett nytt Gamlestads Torg. För att skapa ett attraktivt resandecentrum som lyfter fram pendeltåget som ett regionalt resval i denna del av kommunen krävs att stationsområdet utformas tryggt och attraktivt. Stationen och knutpunkten för lokaltrafik bör därför inrymmas som en integrerad del i stadsstrukturen vilket bl.a ställer krav på en total ombyggnad av befintligt vägnät kring Gamlestads Torg. En samordning bör också ske mellan knutpunkten för lokaltrafik, pendeltågsstation, bebyggelse och stadsmiljö vilket behöver studeras vidare i kommande detaljplan.

Önskemål har framförts under arbetet kring ett nytt förbindelsespår mellan spårvägen från Angered och spårvägen från Kortedala vilket bör möjliggöras i någon form. Vändslinga är dock ej önskvärt i detta läge eftersom det tar för mycket mark i anspråk i ett attraktivt läge och eftersom det finns en slinga i Bellevue/Kviberg.

Pendeltåg

Banverket har framfört att de anser att de planerade lägena för pendeltågstationer på Nordlänken och Alingsåspendeln i anslutning till Gamlestaden är goda och betonar också betydelsen av goda kopplingar till omkringliggande bebyggelse samt bra gång- och cykelstråk i anslutning till stationerna för att främja resandeunderlaget. Mark reserveras för två nya pendeltågsstationer – en för Norge-Vänernbanan vid Gamlestads Torg /Gamlestadens fabriker samt en för Alingsåspendeln vid Gustavsplatsen/ Gamlestadens fabriker. Pendelstationen vid Gustavsplatsen är tänkt att ersätta stationen i Sävenäs.



Planillustration över ny pendeltågsstation vid Gamlestadstorget - Gamlestadens fabriker.
Illustration: Banverket

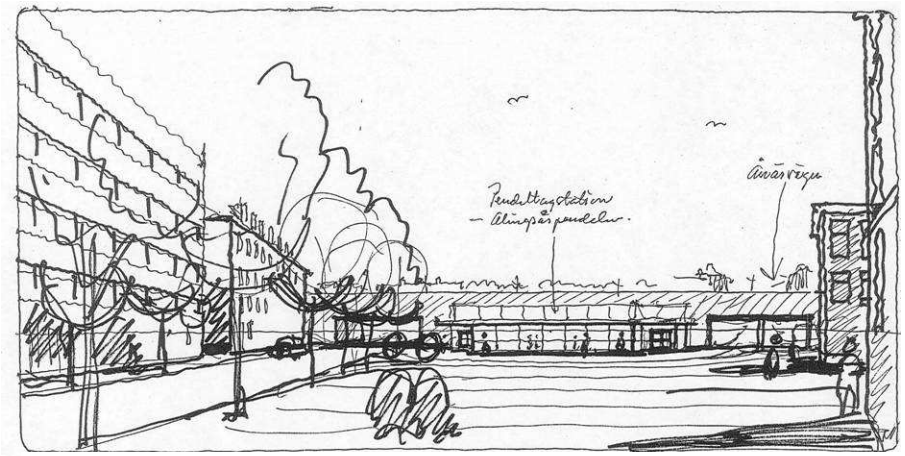


Illustration över en ny station för Alingsåspendeln vid Gustavsplatsen/Gamlestadens fabriker. *Illustraion: SBK*

Pendelstationer behöver idag inte speciellt stora ytor inomhus vilket stadsbyggnadsmässigt kan motivera att stationen samordnas med t.ex ett kontorshus eller liknande för att få en stationsbyggnad som faktiskt annonserar sig i Gamlestaden.

Station Gustavsplatsen vid Gamlestadsvägen kan bli underjordisk eller ligga på bro ovan mark. *(Utreds i Västlänksarbetet)* Det exakta läget behöver studeras ingående för att få bra entréer som också bidrar till att knyta samman Bagaregården med Gamlestaden. En station här har stora förutsättningar att bli en sammanhållande målpunkt som bidrar till bättre koppling mellan stadsdelarna.

Station Gamlestads Torg som planeras i samband med spårutbyggnaden på Norge-Vänernbanan hamnar ovan mark och ger en uppgång mot Gamlestads Torg och en uppgång söder om ån mot Gamlestadens fabriker. Det kommer att krävas planskilda passager under eller ovan jord för att nå perrongerna. Dessa måste ägnas speciell omsorg för att hitta tillfredsställande lösningar med stadsmässiga kvaliteter och hög känsla av trygghet.

Möjliga förebilder för nya pendelstationer vid dels Gustavsplatsen och dels Gamlestads Torg. Bilder från Paris och Köpenhamn.

Stiliserad handelsfasad i Manchester.

Förstärkning av handelsutbudet

Stort utflöde

Utflödet av handelsresor är idag stort från de nordöstra stadsdelarna. Idag saknas ett vad man i handelstermer klassar som stadsdelscentrum för både Kortedala och Bergsjön samtidigt som det saknas ett regionalt centrum i de östra delarna av Göteborg. Under våren 2006 invigdes ”Allum” i Partille centrum som utgör ett nytt regionalt handelscentrum om 50.000 m^2 som ska serva hela det östra stråket ut till Alingsås.

De handelsutredningar som gjorts (*Inregia 2003,2005*) beaktar utbyggnaden av Partille men visar på att det ändå kommer att kvarstå ett stort utflöde från nordöstra Göteborg till city och Backaplan. Detta sammantaget med att det behövs ett stadsdelscentrum som servar Kortedala, Bergsjön, Gamlestaden och de nya områdena som nu byggs ut i Kviberg motiverar en större utbyggnad av handel i stadsdelen. Ett centrum i Gamlestaden ska komplettera den planerade utbyggnaden av Partille köpcentrum och bedöms sammanlagt kunna nå en kundkrets i östra och nordöstra Göteborg i Kortedala, Bergsjön och delar av Lärjedalen, Gunnared, Härlanda (Bagaregården) och Örgryte.

Ett hållbart läge

Ett hållbart läge för ett nytt centrum har bedömts vara centralt i Gamlestaden, med fokus på Nya Kulan i kombination med befintligt centrum på Brahegatan och kv Makrillen. Det planerade köpcentret ska fungera som ett lokalt alternativ till city för att minska det totala resandebehovet för handel. Kollektivtrafiken är god med ett flertal linjer som passerar intill, vilket är en viktig förutsättning för en handelsetablering i detta område. Området är samtidigt möjligt att trafikförsörja för bil både från öster, väster och söder. Läget medger även att det är möjligt att anordna tillräckligt med parkeringsplatser, med parkeringsgarage norr om ån och markparkeringen koncentrerad söder om ån. Läget har en god koppling till befintlig bebyggelse i Gamlestaden samtidigt som det förblir centralt även med framtida utbyggnader i Kviberg och Marieholm. Nya Kulans industrihistoriska helhetsmiljö och SKF:s gamla industrihallar skulle även kunna ge ett unikt uttryck och stora mervärden åt ett nytt handelscentrum.

Ny handel i Gamlestaden bör rymma sällanköp- och urvalshandel.

Storlek och innehåll

Det påvisade behovet av handel i nordöstra Göteborg innebär att det finns underlag för att tillskapa ett nytt regionalt centrum för mellan 25-30 000 m² handel mm (totalyta) av typen sällanköps- eller urvalshandel (kläd- och fackhandel). Det inrymmer även en större livsmedelsbutik om max ca 5000 m² samt restauranger, service mm, dock ej volymhandel. Söder om Säveån skulle det, i samordning med köpcentret norr om ån, ev. kunna utvecklas volymhandel i begränsad skala. Läget är ett alternativ till tidigare diskuterat läge vid Torpavallen och skulle skapa ett bättre samband till föreslaget köpcentrum i Gamlestaden samt lokal kollektivtrafik.

En viktig utgångspunkt vid komplettering av handelsutbudet i Gamlestaden är att befintlig handel skall kunna finnas kvar och utvecklas eftersom den är av stor vikt för tryggheten och livet inom den befintliga kvartersstaden. Den nya handeln ska stödja det befintliga stadslivet i Gamlestaden och med hjälp av stråk, visuella och funktionella samband mm ska ett nytt handelsstråk i Nya Kulan knytas samman med befintlig handel på Brahegatan och kring Konsumbutiken.

Exempel på småskaliga handelsstråk. Brandts klädfabrik i Odense.

Övrig småskalig handel i stadsdelen

Utöver den mer koncentrerade handeln bör det ges utrymme för småskalig handel i form av service, kvartersbutiker, specialhandel, restauranger, caféer mm i bottenplanen, framför allt utmed Artillerigatan och Gamlestadsvägen. Det vore önskvärt att skapa ett sammanbindande stråk med handel i bottenplanen, från Nya Kulan mot Gamlestads torg och vidare söderut mot Bagaregården / Redbergsplatsen. Handeln bör vara småskalig och varje butiksenhet bör ej överstiga 500 kvm.

Saluhall mot gatan.

Handel längs gatan är en viktig del av stadslivet.

I Säveåns östra del finns kulturhistoriskt intressanta pålområden.

Bevarande och utveckling av naturmiljöer

Säveåns naturvärden

Säveån utgör ett Natura 2000-område och för att bedriva verksamhet eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön krävs tillstånd enligt miljöbalken. Säveån är också av riksintresse, dels enligt 4 kap miljöbalken som Natura 2000-område och dels för naturvården enligt 3 kap miljöbalken, vilket innebär att ån ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön. Ån ingår i naturvårdsverkets förteckning över fiskvatten som ska skyddas enligt förordningen om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten (NFS 2002:6), vilket reglerar vattenkvaliteten i ån. Ån utgör också en viktig spridningskorridor för både växt- och djurarter och öster om viadukten vid Gamlestadsvägen omfattas Säveån av strandskydd. En målsättning med strandskyddet är att göra vattendragen mer tillgängliga för allmänheten, vilket bedöms som en viktig del i förnyelsen.

Syftet med Säveån som Natura 2000-område är att bevara en livskraftig laxstam och ett naturligt större vattendrag av fennoskandisk typ. Arterna skyddas av Natura 2000 genom art- och habitatdirektivet. Stödarter för lax är asp.

Övriga skyddsvärda arter är bl.a kungsfiskare, strömstare , asp och havsnejonöga. Strandbrinkar som får utvecklas fritt med naturligt förekommande vegetation, rasbranter mm utgör en varierad miljö som är gynnsam för områdets biologiska mångfald och naturvärden. Om markstabiliserande åtgärder såsom utfyllnader och avschaktningar utförs ovarsamt utan tillräcklig naturvårdshänsyn kan naturmiljön skadas påtagligt.

Större delen av Säveåns stränder på sträckan mellan Bellevue och Gamlestads torg har påverkats i en eller annan form, t.ex genom markförstärkningar för att motverka ras, kajer mm. I dagsläget existerar inga kända lekvatten för lax eller häckningsområden för kungsfiskare inom detta område. Däremot utgör området sannolikt såväl vandrings- som uppväxtområde för lax samt födosöksområde för kungsfiskare, varför det bedöms viktigt att bl.a bevara överhängande och skuggande vegetation över ån, död ved mm. Bottenfaunan försämras dess längre västerut man kommer vilket kan bero på en försämring av vattenkvaliteten som en följd av bräddningsutsläpp och andra hydrologiska förhållanden.

För att bevara vissa mer naturliga partier inom planområdet för bl.a den rödlistade kungsfiskaren ska naturmarken väster om Gamlestadens fabriker bevaras med en naturlig karaktär. Större delen av den södra stranden gränsar till industrimark och bör i möjligaste mån bevaras som naturmark.

I arbetsskeden kring ån ska de biologiska värden som finns beaktas och vid byggnation både invid och längre från ån får vattenkvaliteten ej grumlas eller på annat sätt försämras.

Träd intill ån skall bevaras och nyplanteras vid behov. Övriga träd som inte kan bevaras inom en 10 meterszon ska ersättas av nya. Målsättningen bör vara att bevara så mycket naturlig vegetation som möjligt, samtidigt som ån görs tillgänglig för allmänheten.

Nytt stråk längs Säveån

Kommunen har i samråd med bl.a länsstyrelsens naturvårdsenhet utarbetat ett program för stråk längs Säveån som godkändes av Byggnadsnämnden i december 2004 (dnr 696/03). Programmet behandlar framtida utseende kring Säveån, nya stråk, parker mm bl.a på sträckan mellan Bellevue industriområde och Gamlestadstorg som berörs av planen. *(Se mer s. 55).*

Säveån bör göras tillgänglig för allmänheten som ett vattennära grönskande promenad- och cykelstråk som huvudsakligen går längs Säveån från Kviberg och fram till mynningen vid Göta Älv. Stråket kan bli ett tillskott som grönt rum och ge möjlighet för vistelse vid vattnet. Det finns en politisk vilja att göra stadens å- och älvstränder mer tillgängliga för allmänheten, vilket bl.a poängteras i kommunens vattenplan. Nu då det sker förändringar i Gamlestaden och Marieholm finns chansen att lyfta fram Säveåns vattenrum som en rekreativ resurs och del i stadslivet.

De varvsverksamheter som finns utmed ån bör bevaras men öppnas upp och anordnas i en mer städad form än idag. Om verksamheterna ska kunna ligga kvar måste de samordnas med en lättillgänglig gång- och cykelpassage utmed ån vilket bl.a innebär att ev. inhägnader måste tas bort. Småvarven utgör ett spännande och pittoreskt inslag med anknytning till platsen som även har stor social betydelse för dem som är verksamma. De kan också bidra till att befolka strandlinjen. Befintliga odlingslotter måste tas bort eller organiseras om i en annan form. Flera partier är skräpiga och måste städas och utformas till en del i grönstråket.

Två nya bilbroar samt någon ny cykelbro kan bli aktuella. Nya och ombyggda broar ska medge en frihöjd så lägre båtar, bl.a Paddan, kan ta sig under och ut till älven. Bra passager måste också skapas förbi både

Befintliga båtvarv och föreningar utgör ett spännande inslag utmed ån och bör bevaras men samordnas med ett nytt stråk utmed ån.

befintliga och kommande broanläggningar och strandlinjen hållas fri för passage under ev brofästen.

Parallellt med kommande detaljplanearbeten bör Säveåns bevarande, utveckling och förnyelse utredas vidare som en fortsättning till detaljplaneprogrammet för Stråk längs Säveån.

Sävenäs herrgård

Sävenäs herrgård omgärdas av grönska och tidigare har det funnits en park kring gården. Det är önskvärt att parkmiljön rustas upp när området utvecklas och att gården görs tillgänglig att passera förbi. En ev. ny gata från Bellevue till von Utfallsgatan bör förläggas så den ej skär av parken öster om gården.

Sävenäs herrgård sedd uppifrån HK3.

Bunkeberget

Bunkeberget ska bevaras som närnaturområde för stadsdelen. Utsiktsklippan längst söderut ska i möjligaste mån bevaras och hållas fri så kontakten med centrala Göteborg kan bibehållas.

Fornlämningar

Hela Nya Lödöse-området utgör fornlämningsområde. Vid arbeten inom eller kring områdena ska samråd ske med Stadsmuséet. De fasta fornlämningarna bör skyddas för exploatering. Om det inte kan undvikas bör fornlämningarna undersökas i syfte att närmare fastställa respektive fornlämnings omfattning och vetenskapliga potential. Detta gäller både fasta fornlämningar på land och i vatten. Det är önskvärt att det görs en marinarkeologisk utredning för de delar av Säveån som inte är undersökta.

Museiverksamhet

I Gamlestaden finns intressanta samlingar av industrins utveckling med bl.a SKF, Gamlestadens fabriker m.fl. SKF har idag ett eget museum i Sävenäs herrgård, och Gamlestadens fabriker har utställningar och modeller kring hur det västra området vuxit fram. Göteborgs föregångare och landets historiskt sett andra port mot väster - Nya Lödöse - syns inte idag men utgör en viktig historisk lämning och markering av det tidiga Göteborg. Idag manifesteras det med en sten vid trafikmotet på Gamlestads Torg.

Stenen för Nya Lödöse mitt i bild.

Allt detta skulle kunna lyftas fram tydligare än idag och exponeras, t.ex i en ny museibyggnad eller utställningshall som skulle kunna kombineras med andra publika verksamheter. En möjlig lokalisering är vid Gamlestads torg i anslutning till det gamla Nya Lödöse.

Kultur och fritidsverksamhet

Kulturhus

Det är önskvärt att utveckla kulturutbudet i stadsdelen vilket bör främjas inom hela planområdet. Stadsdelsförvaltningen Kortedala har uttryckt önskemål om att utveckla och samla biblioteksverksamheten till Gamlestadens medborgarhus och låta byggnaden utvecklas till ett kulturcentrum med utökad verksamhet.

Bunkeberget

SKF hyr idag ut bergrumsanläggningen i Bunkeberget till SDF Kortedala som bedriver ett aktivitetscentrum ”Area 51” här. Parkering för Nya Kulan har diskuterats i anläggningen men det saknas i dagsläget alternativa lägen för ungdomsverksamheten. Stora investeringar har gjorts i lokalerna i takt med att verksamheterna utvecklats och en flyttning av föreningsverksamheten skulle kräva omfattande investeringar i nya lokaler för såväl skateboard, musiklokaler etc. Berget fungerar väl för sin verksamhet, ligger nära kollektivtrafik och övriga kommunikationer samt stör inte omgivningen. Verksamheten drar ett stort antal besökare från hela regionen, vilket bidrar till att öppna upp och integrera stadsdelen i övriga Göteborg. Det finns ett stort behov i stadsdelen av den typ av fritidsverksamheter som idag finns inne i berget. Vid händelse av en flytt måste alternativa lägen utredas med utgångspunkt från att verksamheten ska finnas kvar i Gamlestaden. Då bör man även ta tillfället i akt att synliggöra verksamheten i stadsdelen.

Industriverksamhet, järnväg, lager mm

Störande industri

SKF som även fortsättningsvis äger den största delen söder om Säveån kommer att nyttja både det västliga och östliga läget för tillverkningsindustri, lager mm. Sävenäs utgör ett utsatt läge invid Sävenäs bangård samtidigt som närheten och möjligheten till effektiva järnvägstransporter är optimal. På sikt finns möjlighet att samla och expandera tillverkningen i Sävenäsläget vilket skulle möjliggöra en betydligt effektivare logistik och markanvändning för SKF:s egen del. De västra delarna föreslås då inriktas på en mer blandad stadsbebyggelse medan de östra delarna då helt inriktas på tyngre industri. Störande industri bör då för att undvika bostadsnära lägen lokaliseras i områdena söder om Säveån gärna i utsatta lägen mot väg och järnväg i de östra delarna där det kan vara svårt att rymma annan verksamhet.

Småindustri, lager och hantverk

Småindustri finns idag bl.a i kv. Gesundaberget utmed Malmsjögatan samt i Bellevue industriområde. Småföretagandet är en viktig del av Göteborgs näringsliv och måste ges utrymme att existera även i centrala och halvcentrala lägen. Verksamheterna bör dock lokaliseras så konflikter undviks med befintliga och planerade bostäder. Icke störande verksamheter som hantverk mm kan tillåtas i bostadsnära lägen.

Järnvägsverksamhet

Järnvägen utgör ett riksintresse för transporter liksom E20 som dock ligger utanför planområdet. I den södra delen av planområdet mot E20 och järnvägen har ett järnvägsreservat lagts in för att möjliggöra utbyggnad av ”Smitspåret” mot Centralstation samt fyrspår till Alingsås. Reservatet sträcker sig från järnvägen och fram till Malmsjögatan över dagens parkeringsytor mm samt fram till det södra lokstallet. Inriktningen inför kommande utbyggnader och detaljplanering är att hela lokstallsområdet med det södra och norra lokstallet samt mellanliggande kontorsbyggnader ska bevaras. Två reservat för järnvägsstationer har lagts in. *(se mer s. 24, samt under områdesvisa riktlinjer s. 94)*

Trafikförsörjning

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikens roll

Grundläggande ståndpunkter för att behandla trafikalstringen av en stadsförnyelse inom planområdet är att detta är ett centralt område där kollektivtrafiken ska klara av att hantera en stor del av trafikförsörjningen. Ett av huvudargumenten för att bygga här är att de stora investeringar som redan gjorts i kollektivtrafiken och som kommer att göras med bl.a pendeltågsstationerna ska tas tillvara.

Stora resandegrupper väljer idag med fördel kollektivtrafiken som färdsätt mot centrum. Att vara varsam om kollektivresandet och om möjligt bibehålla och öka kollektivtrafikandelen ytterligare i resandet från nordost är av största vikt. I och med att boendeutbudet breddas och nya grupper flyttar in till stadsdelarna kan bilinnehavet snabbt förändras. Det är därför viktigt att kollektivtrafiken marknadsförs som en tillgång i stadsdelen redan från början för att locka även de nya grupperna att färdas kollektivt.

Förstärkt kollektivtrafik

Gamlestaden ligger centralt och har resbehov i många riktningar. Etablering av nya bostäder, verksamheter, handel mm i såväl Gamlestaden, Kviberg och Bellevue accentuerar dessa behov. De tre spårvägslinjer som idag går genom Gamlestaden samt de tre linjer som passerar förbi Gamlestads Torg behöver bevaras, alternativt kompletteras ytterligare för att minimera biltrafiken genom området. Försiktiga beräkningar som Västtrafik gjort visar att antalet spårvägsresor under maxtimmen på morgonen kan öka med 20-25 % till följd av samtliga planerade byggnationer i närområdet. Vissa linjer har redan idag nått det teoretiska kapacitetstaket varför förstärkningsturer kan behövas inom snar framtid enbart pga bostadsutbyggnaden.

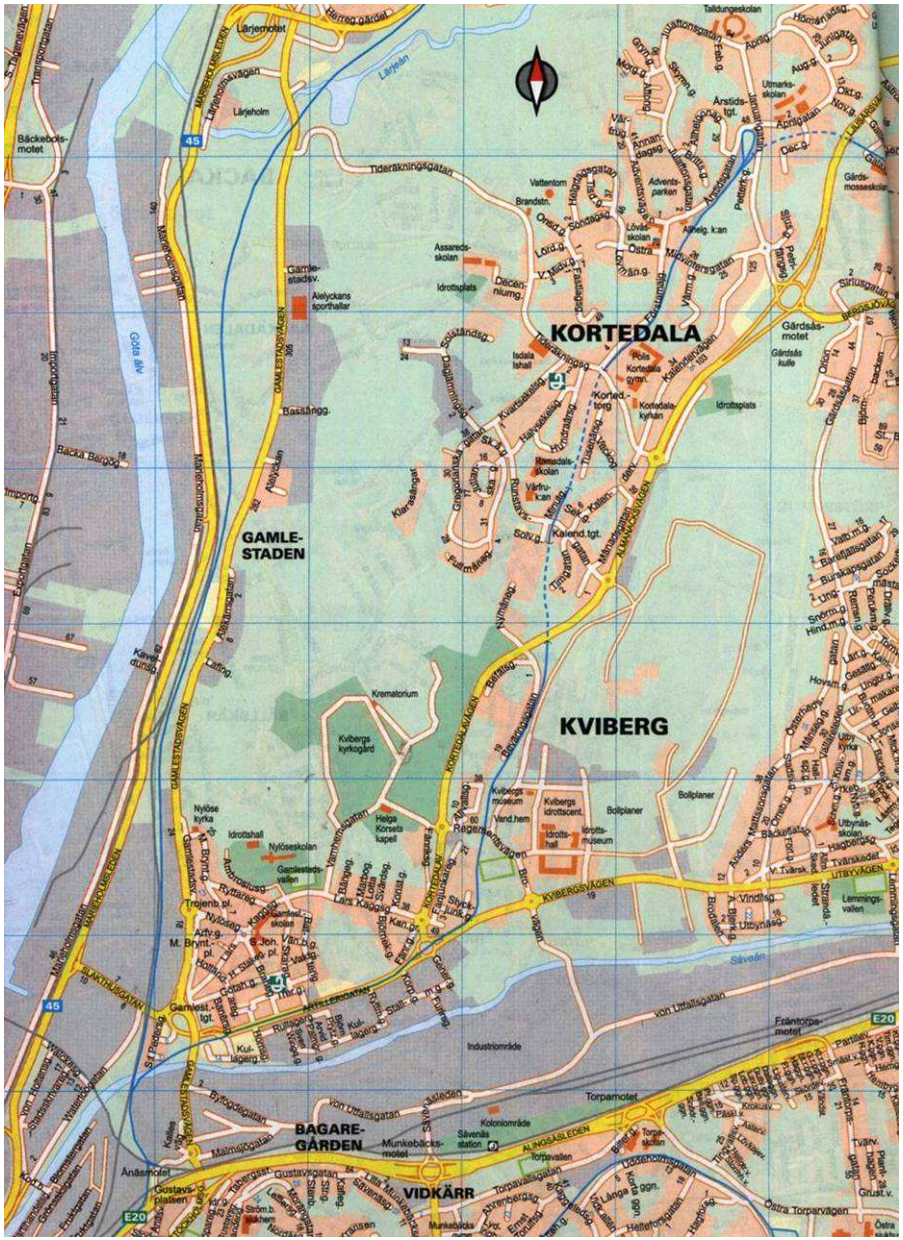
De förslag och beräkningar som gjorts i K2020-arbetet har visat att kollektivtrafiken i bl.a Gamlestaden behöver fördubblas på sikt. Detta innebär ett högre tryck på väg- och kollektivtrafiknät.

För att knyta samman stadsdelarna norr och söder om E20 samt med ett nytt handelscentrum i Nya Kulan skulle det vara önskvärt med en genomgående busslinje mot Bagaregården/Munkebäck från såväl Lärjedalen/Gunnared som Bergsjön/Kortedala, som bl.a passerar centralt förbi Nya Kulan-området. En viktig målpunkt söder om E20 är bl.a Östra sjukhuset.

Knutpunkt Gamlestaden

I K2020-projektet har Gamlestads Torg utpekats som en betydande framtida kollektivtrafiknod i nordöstra Göteborg, där det bör utvecklas en effektiv knutpunkt med direktkontakt mellan buss, spårvagn och pendeltåg. Knutpunkten ska attrahera boende som verksamma i såväl Gamlestaden, Marieholm och Bagaregården och har potential att bli en bytespunkt motsvarande Knutpunkt Hjalmar på Hisingen. För att knutpunkten ska uppfattas som trygg, attraktiv och central i stadsdelen bör vägnätet förnyas och området mellan befintlig bostadsbebyggelse och hållplatsen bebyggas.

I detaljplaneskedet behöver samordning ske mellan kapacitetskrav mm för kollektivtrafik och annan trafik samt exploateringsbehov mm



Biltrafik

Trafikalstring

Trots en hög kollektivtrafikandel ökar biltrafiken kontinuerligt. Samtidigt byggs nya områden ut vilket belastar vägsystemet ytterligare. Strukturen på det överordnade vägnätet i de nordöstra stadsdelarna är radiellt uppbyggd varför nästan all trafik som alstras i denna del av staden samlas i Gamlestaden där vägarna möts. Större delen av trafiken på Artillerigatan består idag av genomfartstrafik mot Hisingen och sydvästra Göteborg. Sen Kvibergslänken blev klar väljer en del genomfartstrafik den för att ta sig ut på E20. Det möjliggjorde en ombyggnad av Artillerigatan från fyra till tre körfält samt en satsning på att höja gatans gestaltning. Samtidigt satte kommunen en målsättning om att hålla ner trafikströmmarna på Artillerigatan, som idag ligger omkring 20 000 fordonsrörelser/åmvd (årsmedelvardagsdygn).

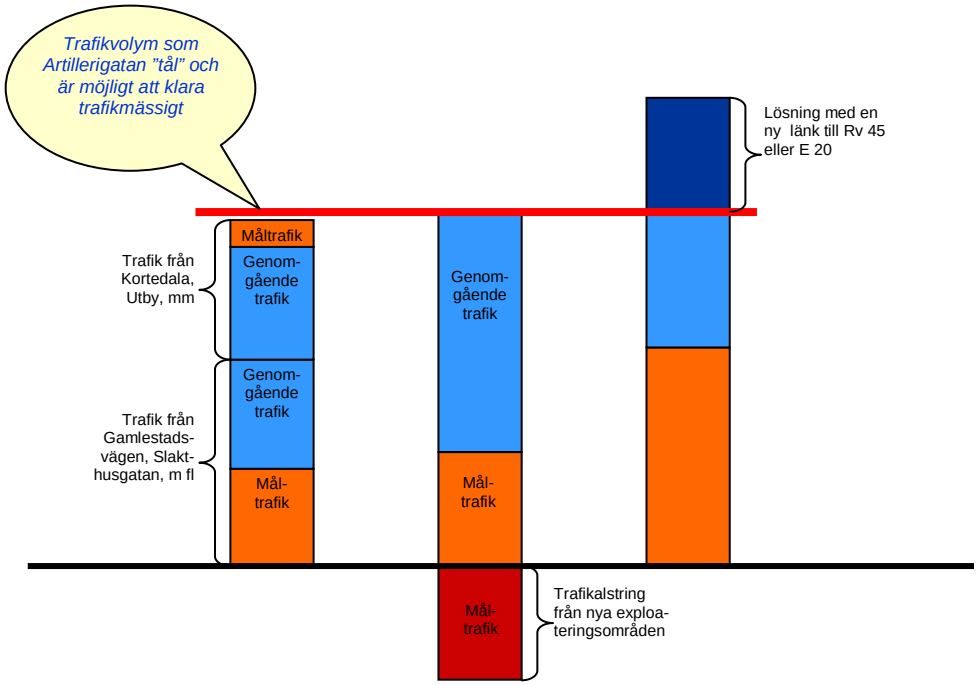
Nu när bl.a Kviberg, Gamlestaden och Bellevue samt andra områden i Kortedala – Bergsjön kompletteras med ny bebyggelse riskerar trafikmängderna på Artillerigatan öka igen med mellan 5000-9000 fordon/ÅMVD. Kvibergslänken har små möjligheter att avlasta Artillerigatan ytterligare eftersom kapaciteten är låg på såväl Regementsvägen/Kvibergs broväg som i Munkebäcksmotet. Genomströmningen genom Artillerigatan påverkar även trafiklösningen på bl.a Gamlestads torg som om inte Artillerigatan avlastas kommer att kräva en större trafiklösning än önskvärt.

Förstärkningar bilnätet

Kollektivtrafiken räcker sannolikt inte till för att hantera framtida trafikökning i området, trots förstärkningar, eftersom kollektivtrafikandelen redan idag är hög jämfört med andra stadsdelar i Göteborg. Det innebär att det sannolikt behövs helt nya förbindelser som t.ex binder samman Kortedala/Bergsjön/Utby med såväl RV45 som E20.

I de diskussioner dom förts efter utställningen kring detta har Rv45 förts fram som möjlig att ansluta nya förbindelser till för att den har ledig kapacitet kvar vilket E20 saknar. En ny anslutning från Kortedalavägen till Gamlestadsvägen och vidare ut på Rv 45 precis söder om Alelyckan - skulle avlasta Artillerigatan men även innebära att Gamlestads torg skulle avlastas, bl.a från tung trafik som idag tvingas ta vägen om Slakthusgatan för att ta sig upp på Gamlestadsvägen.

Ett tidigare diskuterat läge har varit en trafikled från Bellevue till Munkebäck, vilket skulle påverka planområdet negativt. En trafikled såsom den planerades under 70- och 90-talen är inte lämplig i detta läge, bl.a pga de nya bostäderna öster om Bellevue och tankarna om att knyta samman stadsdelarna. Ett annat hinder för detta är också Munkebäcksmotet. När Partihallsförbindelsen byggs kommer av- och påfarterna från lederna vävas ihop i höjd med Munkebäcksmotet



som då hamnar för nära för att kunna belastas med ytterligare trafik utan att korka igen E20. Ett alternativ som övervägts är att ansluta Kvibergslänken direkt över Sävenäs bangård mot Torpamotet, vilket skulle klara detta bättre och ligga bättre till i trafiksystemet.

Planen möjliggör dock en gatukoppling mellan Bellevue och von Utfallsgatan som om den förverkligas bör utformas som en gatulänk som inryms i det lokala gatunätet. I dagsläget finns flera alternativa lösningar till en ny gatuförbindelse. Närmare studier av vilket alternativ som är mest lämpligt bör utredas parallellt med in- och utfarter till Nya Kulan, en ombyggnad av Bellevuerondellen mm.

Fortsatt utredning

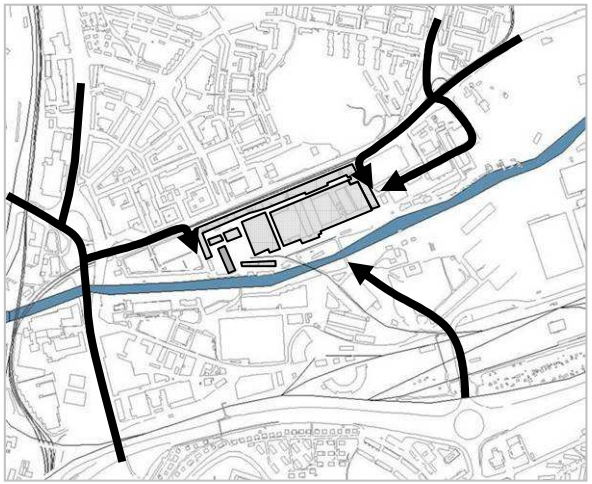
Trafikförsörjning till områdena i Kortedala - Bergsjön och hur Artillerigatan ska avlastas måste utredas parallellt med detaljplanering inom området. Parallellt med detaljplanering och i samverkan med K2020 bör det också tas fram en Grön resplan som redovisar framtida trafikförsörjning av området mer i detalj samt utvecklar tankarna om bilpooler, förstärkt kollektivtrafik, samutnyttjande av parkering mm.

Illustration över hur trafiken på Artillerigatan ser ut idag med ca 70 % genomfartstrafik och hur den förväntas öka när bebyggelsen kompletteras i Kortedala - Bergsjön. Om en del av genomfartstrafiken lyfts bort kan Artillerigatan ta emot en större andel måltrafik som har sitt ärende till Gamlestaden.
Illustration: Trafikkontoret

Trafiklösningar

Infarter Nya Kulan

Nya Kulan utgör en av de större alstringskällorna, och för att kunna utveckla området med nytt innehåll och samtidigt begränsa trafikbelastningen på Artillerigatan krävs tidiga entréer öster- och västerifrån samt en tillfartsgata söderifrån via von Utfallsgatan/Munkebäcksmotet. Kopplingen till Munkebäckmotet är viktig för att redan från början skapa ett tydligt fysiskt samband mellan Gamlestaden, ett handelscentrum i Nya Kulan och de östra stadsdelarna. En sådan ny påfart bör också samordnas med en ny framtida gatukoppling mellan Bellevue och von Utfallsgatan. De framtida entrépunkterna till Nya Kulan måste utredas vidare. Ingen av in- och utfarterna utmed Artillerigatan är idag komplett, vilket vore önskvärt. Trafikförsörjningen av området måste lösas parallellt med utvecklingen av det lokala vägnätet. En målsättning bör vara att få så många kompletta in- och utfarter som möjligt utmed Artillerigatan och en stadsmässig genomgående trafikstruktur inom planområdet.



Möjlig trafikmatning av Nya Kulan. För att inte återigen belasta Artillerigatan med alltför mycket trafik behöver en ny tillfart lösas bl.a från Munkebäck.

Med ombyggnaden av Ånäsmotet planeras en upprustning av Gustavsplatsen för att förbättra stadsmiljön. *Illustration: Vägverket*

Ånäsmotet

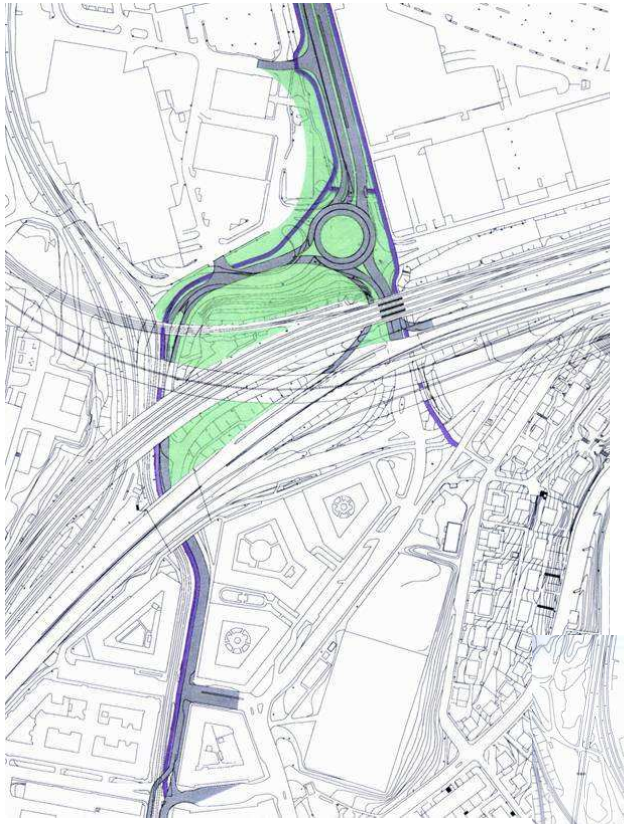
Vid Ånäsmotet ska alla av- och påfarter till E20 samlas i anslutning till Gamlestadsvägen – Stockholmsgatan när Partihallsförbindelsen byggs. Idag är av- och påfarter till och från E20 splittrade på två lägen. Detta ger ett otydligt trafiksystem vilket medför en osäkerhet för trafikanter. Det finns även problem med att påfarten söderut mot centrum går in i avfarten till Gullbergsvassmotet, vilket medför att vävsträckorna blir för korta och ger köbildning ut på E20. Samlas alla av- och på farter i anslutning till Gamlestadsvägen - Stockholmsgatan förlängs vävsträckan, vilket kan förbättra kösituationen på E20.

Detta ger också möjlighet att bygga om Ånäsvägen till dubbelriktad lokalgata med gång- och cykelväg fram till Gamlestadsvägen vilket skulle vara mycket positivt för

kopplingen mellan stadsdelarna och skulle skapa ett tydligt stråk mellan Bagaregården och Gamlestaden.

För att inte landa stråket i en baksida är det viktigt med en ljus och genomtänkt design på samtliga gång- och cykelpassager under väg och järnväg samt en ny byggnad i änden av f d väveriet i Gamlestadens fabriker.

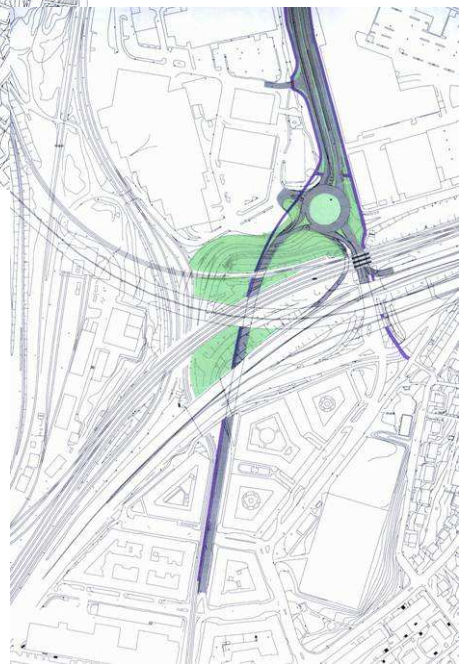
På sikt kvarstår möjligheten att ev. sänka E20 samt dra Ånäsvägen ovan mark i en genare anslutning mot Gamlestadsvägen. Att låta gatan följa dagens siktlinje utmed Ånäsvägen från Gamlestadsvägen rakt upp mot Redbergsplatsen skulle höja områdets entrévärde betydligt och skapa en betydligt bättre koppling mellan stadsdelarna. Detta blir än mer viktigt då pendeltågsstationen för Alingsåspendeln flyttas till detta läge. En rak passage kan ge en direktkoppling till stationsbyggnaden, vilket ökar tillgängligheten för resande.



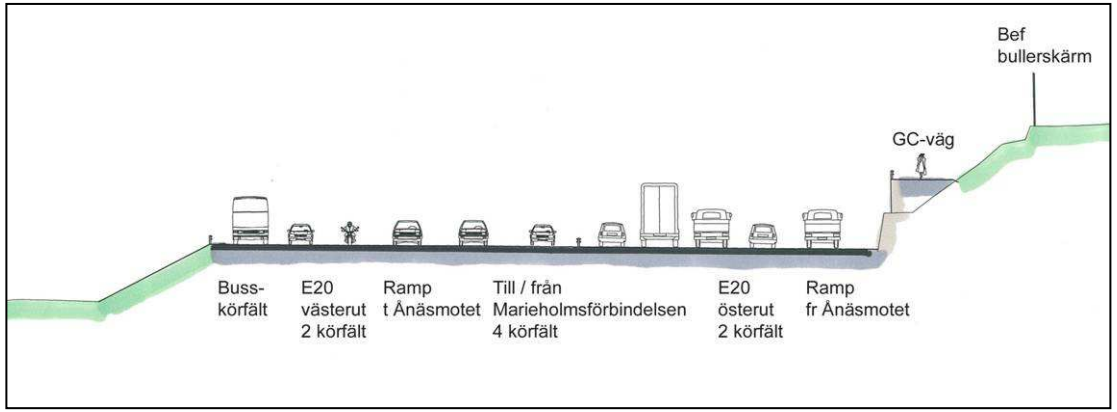
Bilden till vänster visar hur Ånäsvägen och Gamlestadsvägen kan knytas samman genom en dubbelriktad lokalgata med gång- och cykelväg medan av- och påfarter till leden samlas i det östra läget mot Stockholmsgatan. Lösningen utnyttjar dagens vägtunnlar. För att öka exploateringsytan och ge en bättre stadsbild är det önskvärt att ersätta dagens rondell med en ljusreglerad korsning.

Bilden nedan visar en möjlig framtida sträckning av Ånäsvägen direkt upp mot Gamlestadsvägen vilket skulle bidra till att knyta samman stadsdelarna.

Illustration: FB Engineering



Med utbyggnaden av Partihallsförbindelsen krävs att gång- och cykelpassagen under E20, Partihallsförbindelsen och järnvägen, vilket motsvarar en sträcka av 11 körfält samt två-fyra järnvägsspår, får en ljus och mycket genomtänkt design på såväl slänter som betongkonstruktioner för att det ska upplevas attraktivt att passera. *Bildkälla: Trafikkontoret*

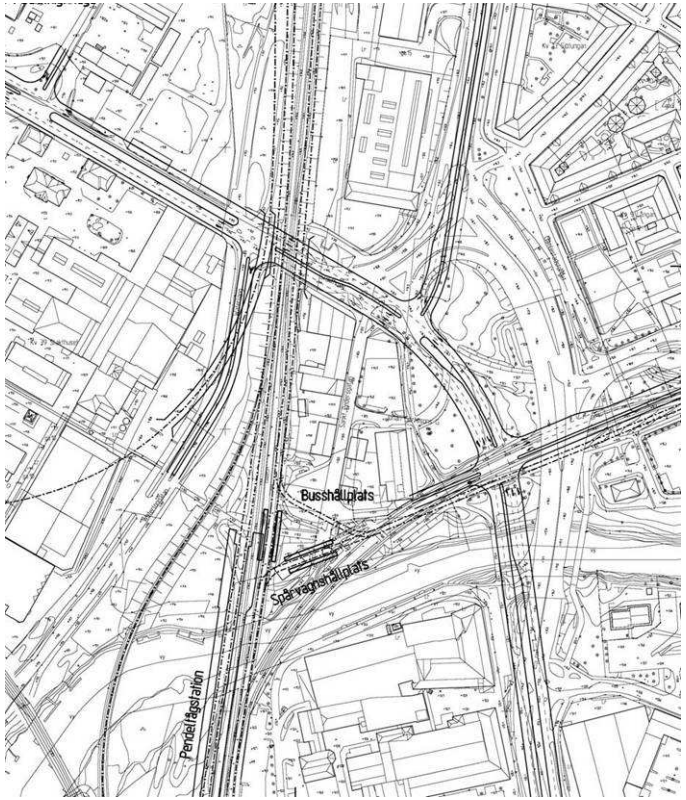


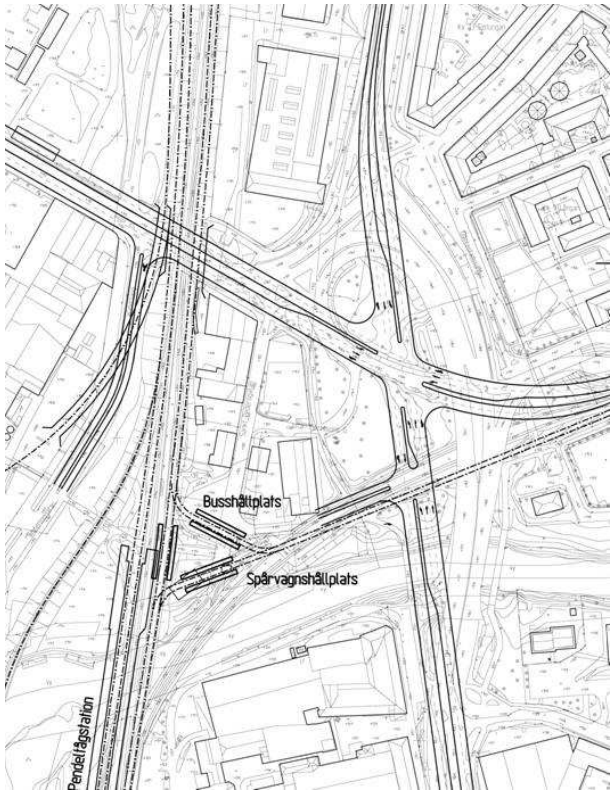
Gamlestads Torg

Viadukten på Gamlestads Torg, som är mycket ytkrävande, föreslås ersättas av en lågbro och en stadsmässig korsning där all trafik möts i ett och samma plan. Pga trafikökningen på Artillerigatan samt förstärkningar i kollektivtrafiknätet på sikt råder en osäkerhet om vilken kapacitet som krävs för föreslagen plankorsning. Inriktningen bör dock vara att få ner all trafik i ett och samma plan i en stadsmässig trafiklösning. Det skulle dels möjliggöra nyexploatering men även trafikplatsen skulle tjäna på det, genom att det blir en renare och tydligare trafikstruktur som är lättare att orientera sig i som trafikant, vilket bör underlätta framkomligheten. Om Gamlestadstorgsviadukten inte byggs om har det bedömts uppstå en kapacitetsbrist vilket på sikt kan hindra fortsatt utveckling av området. (*Ramböll 2004)*

Flera olika alternativ har studerats för att kunna skapa exploateringsbara ytor kombinerat med en fungerande trafiklösning. De två alternativ som illustreras nedan kan fungera väl med en framtida stadsbebyggelse samt också klara stora delar av den trafik som kan förväntas uppkomma i framtiden men dock inte allt. Föreslagna lösningar bedöms dock klara mer än dagens viadukt vilket motiverar en ombyggnad inom kort sikt. Är det så att all beräknad trafik kommer att gå genom Gamlestads torg behöver antalet körfält utökas. Detta får utredas vidare i detaljplan.

Illustrationerna visar två olika utredningsalternativ för ny väg och spårväg i ett plan på Gamlestads torg. I båda alternativen förlängs Artillerigatan mot Gamlestadsvägen med anslutning mot en ny pendeltågsstation. Antalet körfält minskas på Gamlestadsvägen och gatan alléplanteras. Parallella lokalgator tas bort varför det finns behov av att lösa gatuparkering i någon form antingen utmed korsande sidogator eller utmed Gamlestadsvägen. Lösningen skall utredas vidare i detaljplan för att tillgodose kapacitetskrav för buss, biltrafik, gående- och cyklister i kombination med krav på exploatering och stadsbild.
Illustration: Ramböll Sverige AB



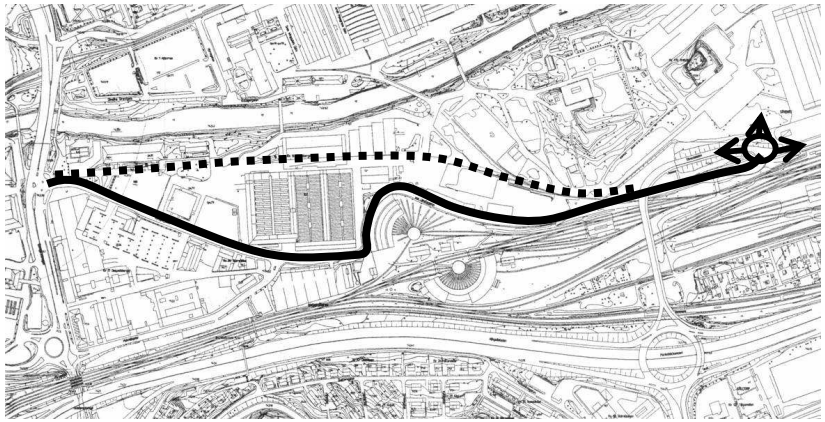


Slakthusmot

På Gamlestadsvägen går idag ca 26 000 f/åmvd. För Gamlestaden som stadsdel och för den södra delen av Gamlestadsvägen är det mycket viktigt att det, helst i samband med en ny Partihallsförbindelse, byggs ett komplett Slakthusmot i direkt anslutning till Slakthusgatan. Detta ger förutsättningar att fördela trafiken till, från och genom Gamlestaden mellan Gamlestadsvägen och Slakthusgatan. Ett oattraktivt mot vid Slakthusområdet skulle troligen innebära en alltför hög belastning på Gamlestadsvägen och Ånäsmotet för att ta sig ut på det primära nätet, vilket på sikt innebär en ohållbar situation för Ånäsmotet. Två olika lägen har utretts för ett framtida Slakthusmot – ett vid Slakthusgatan och ett längre norrut. Planen förordar det sydliga läget. Skulle fortsatt planering landa i ett nordligt läge krävs en ny port under järnvägen med en ny anslutning till Gamlestadsvägen och Gamlestads torg.

Von Utfallsgatan

Dagens sträckning av Von Utfallsgatan har problem med den skarpa kurvan utanför det norra lokstallet. Vägen går mycket nära lokstallets fasad samtidigt som det är mycket trångt även norrut mot SKF. För att förbättra gatunätet i området prövades fyra olika sträckningar



Planen föreslår att von Utfallsgatan bevaras i sin nuvarande sträckning tills vidare och att den streckade sträckningen prövas när möjligheter för detta öppnas.

Utredda alternativ under samrådet

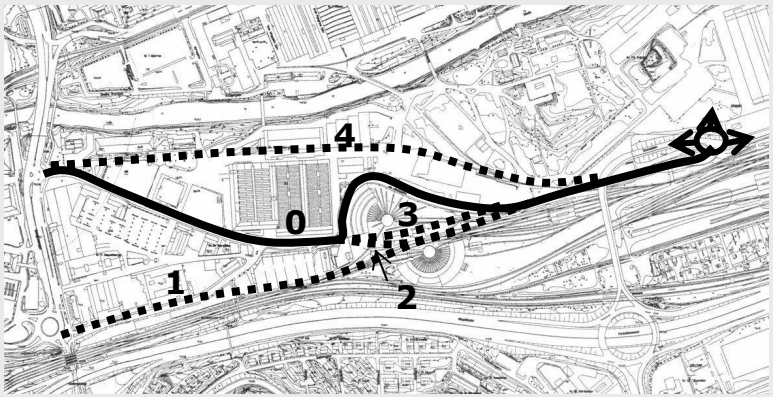
Alt. 0 innebär att von Utfallsgatan bevaras i sin befintliga sträckning.

Alt. 1 går söder om kontorshusen mellan lokstallarna och ansluts direkt till Malmsjögatan och vidare ut på Gamlestadsvägen. Detta medför att järnvägsspåren mellan lokstallarna behöver tas bort och att Malmsjögatan behöver öppnas för genomfartstrafik. En komplett anslutning till rondellen vid Ånäsmotet är dock svår att lösa och genomfartstrafik här kommer i konflikt med trafik till och från verksamheterna norr om Malmsjögatan.

Alt. 2 utgör en kombination av alt. 0 och 1 och ger en sträckning söder om befintliga kontorshus vid lokstallarna som sedan ansluter till Byfogdegatan. Även denna sträckning innebär att spåren mellan lokstallarna tas bort. Eftersom dessa enligt uppgift till större delen används för trafik till och från den södra lokverkstaden kan det finnas alternativ att lösa dessa anslutningar österifrån i stället.

Alt. 3 går rakt över befintliga kontorshus, som utgör en mycket viktig del av den kulturhistoriskt intressanta miljön för lokstallarna. Dessa byggnader har ett stort bevarandevärde och bör ej rivas.

Alt. 4 innebär en mycket långsiktig lösning om SKF på sikt samlar all sin verksamhet i Sävenäs. Innan detta skett är denna sträckning ej möjlig. En genomfartsmöjlighet i detta läge leder in trafik mitt i utvecklingsområdet kring Gamlestadsvägen som har behov av att avlastas från trafik.



under samrådet. Alla alternativ ger oacceptabla konsekvenser och är svåra att genomföra varför planen föreslår att befintlig vägsträckning behålls tills vidare. På lång sikt om SKF flyttar all verksamhet till Sävenäs öppnas möjligheten att dra von Utfallsgatan i en rakare sträckning mot Kristinedal. Detta är en önskvärd lösning på sikt.

Parkering

Tidigare stod många bilar utan anknytning till stadsdelen parkerade i Gamlestaden. Nyligen infördes boendeparkering i Gamlestadens bostadskvarter vilket medfört att antalet parkerade bilar minskat markant.

Idag ingår Gamlestaden i samma p-normskategori som stadens ytterområden. Kollektivtrafiken är en av de bästa i Göteborg vilket motiverar en sänkt norm jämfört med idag. För kontor har det visat sig att befintlig parkeringsnorm kräver ett antal platser som innebär ett överskott av parkering. Många väljer redan idag att resa kollektivt, cykla eller gå till området vilket minskar parkeringsbehovet.

Planens målsättning att området ska utvecklas till en tät bebyggelsestruktur som på sikt kan upplevas utgöra en del av centrala Göteborg bör medföra en lägre p-norm, eftersom viljan att resa kollektivt kan förväntas vara högre i centralare områden.

Biltrafiken inklusive parkeringar bör också underordnas i stadsmiljön till förmån för en tätare stadsstruktur som i sin tur ger ett ännu bättre marknadsunderlag för kollektivtrafiken. Det är inte acceptabelt att bygga i ett så centralt och väl kollektivtrafikförsörjt område med utgångspunkten att bilen ska kunna ta lika mycket utrymme som perifera eller dåliga kollektivtrafiklägen.

Ny norm för planområdet

Den föreslagna parkeringsnormen för planområdet har beräknats och jämförts med dagens förhållanden och behov av parkering i Gamlestaden.

Gamlestaden bör pga det strategiska läget och den goda kollektivtrafiken upptas i det område som enligt kommunens p-norm klassas som ”Mellanområden” alternativt ”Övriga centrala staden”. Utifrån detta som ett första steg föreslår planen att p-normen för kontor sätts till 15 bilplatser/1000 m^2 och för handel till 27 bpl/1000 m^2. Handelsnormer varierar mycket i olika delar av staden vilket gör det svårt att hitta en lämplig nivå. Samutnyttjande av p-platserna kan minska behovet och

God omsorg om gestaltningen av parkeringshus är viktig för trygghetsupplevelsen i staden.

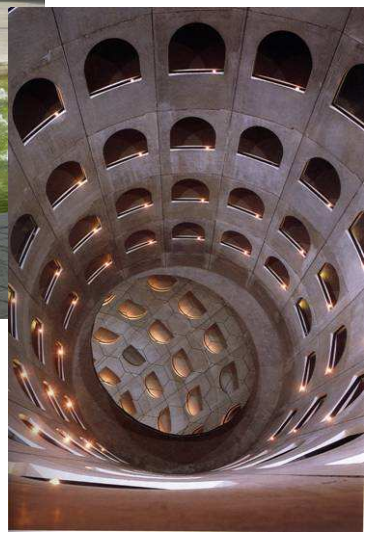
antalet platser ytterligare och bör främjas. Samutnyttjande och handelsnormen bör fortsätta diskuteras i kommande planering.

Ny parkeringsstruktur

Idag utgör nästan samtliga p-platser, utom Forumhusets p-hus, ytkrävande markparkering. SKF har under lång tid haft sin parkering i kv. Abborren och Makrillen. Dessa kvarter är mycket betydelsefulla för möjligheten att skapa en tät och levande stadsmiljö och bör bebyggas. Eftersom bl.a

handels-, kultur- och kontorsutbudet planeras öka markant kvarstår ett stort behov av parkering i området. Markparkeringen norr om Säveån skall därför ersättas med andra former av parkering i form av p-hus, underjordiska garage samt gatuparkering. Söder om ån tillåts större markparkering inom kort sikt. När området på lång sikt förtätas bör parkeringsformen och behovet ses över även här. Normen för bostäder föreslås kvarstå som idag med en inriktning om 0,5-0,6 pl/lgh.

En generell målsättning måste vara att få såväl boende som verksamma att i så hög grad som möjligt utnyttja den väl utbyggda kollektivtrafik som finns till området. I samband med kommande planering bör det göras insatser för att minska bilresandet genom marknadsföring av kollektivtrafik, bilpooler samt ge goda förutsättningar för att gå och cykla. Ett minskat bilresande ger även ett minskat parkeringsbehov, vilket på sikt kan minska p-behovet ytterligare.



Bilder från väl inpassade stora parkeringsanläggningar. Samtliga p-anläggningar rymmer flera hundra platser och ligger under välanvända torgmiljöer.
Bilder från Lyon. *Foto: Ulrika Lundqvist*

Stadsbild och gestaltning

Att utveckla Gamlestadens själ

Gamlestaden har alltid varit en stadsdel med stark identitet och stor betydelse för staden, först som landets port mot väster i handelsstaden Nya Lödöse och sedan som industrins tidiga metropol i Göteborg. Både Gamlestadens fabriker och SKF har satt en stark prägel på stadsdelen med sina storskaliga, täta industrimiljöer och nära anslutna bostadsområden. Idag är Gamlestaden en mångkulturell och internationellt levande stadsdel. Den har en kontinental prägel som är en spännande tillgång och ger en bredd i både liv och uttryck.

Gamlestaden står nu inför stora förändringar, vilket ställer krav på att identitieten utvecklas och förstärks. Detta kan ske dels genom att de gamla industribyggnaderna tas tillvara och förädlas och dels genom tillägg av nya spännande stadsmiljöer och byggnader. Tillägg ska antingen utveckla eller förstärka platsens identitet, men kan samtidigt tillåtas sticka ut och vara annorlunda. Samtidigt som det sker en förnyelse är det viktigt att de som bor i området fortfarande känner sig hemma i stadsdelen Gamlestaden i Göteborg. En utveckling som både tar hänsyn till platsens värden och skapar nya kvaliteter kan öka Göteborgarens känsla av stolthet för Gamlestaden som stadsdel.

Tryggt och attraktivt

Gamlestaden har stora potentialer att bli en attraktiv, självständig och spännande stadsdel att både bo, besöka och vara verksam i. Attraktiviteten är viktig för de som bor och arbetar i området men även för de verksamheter som redan finns på plats. En vacker stadsdel som utformas och sköts med omsorg tillåter och lockar människor att vistas utomhus och stärker också upplevelsen av trygghet.

Nya Kulans fasad har länge präglat Gamlestaden.

Gamlestadens fabriker – ett landmärke i området.

Rum som medger en flexibilitet.

Ett nytt landmärke?

För att kunna lyfta Gamlestadens idag lite skamfilade rykte som otrygg och sargad stadsdel samt för att kunna skapa stadsmiljöer av hög kvalitet måste fortsatt detaljplanearbete grundas på en stadsbyggnadsmässigt mycket hög ambition. Detta gäller såväl bebyggelse, trafikmiljöer, grönytor och offentliga platser. Att höja områdets attraktivitet kräver att utformningen förbättras avsevärt av entrépunkter till området, utomhusmiljöer, stråk och stadsbild mm samt att de omfattande trafikbarriärerna överbryggas. Det är viktigt att alla förändringar som görs sker med omsorg om både helheten i området och i detaljer.

Positiva entréer

Entréerna är viktiga delar av ett områdes status. Utformningen av Gamlestaden präglar idag intrycket av hela den nordöstra delen av staden. Planområdet vänder ryggen mot omvärlden och ger en mycket negativ bild både för resande mot nordost och mot Göteborg. Genom att vända en framsida utåt och låta bebyggelse och stadsmiljöer möta trafikledernа och stadsdelarna ”på andra sidan” skulle Gamlestaden kunna ge ett mycket mer positivt intryck både för de som passerar förbi och igenom stadsdelen.

Tät exploatering med hög stadsmässighet

För att kunna utveckla Gamlestaden och skapa en kontinuerlig stadsstruktur som utgör en länk mellan Kviberg och Bagaregården föreslår planen en kraftig förtätning inom planområdet. Förtätning kan dels ske på obebyggda ytor som parkeringsytor, impediment mm dels inom befintliga industrihistoriska miljöer. De största potentialerna för förtätning finns utmed Artillerigatan från Gamlestads Torg till Bellevuerondellen. Här finns dels rena förtätningstomter, som Gamlestads torg, kv. Abborren och Makrillen men även förädlingsområden som bl.a Nya Kulan och Bellevue industriområde. Söder om Säveån finns de största potentialerna till förtätning på kortare sikt inom framför allt Gamlestadens fabriker och Kristinedal. En förtätning bidrar till att koncentrera livet kring Artillerigatan och Gamlestadsvägen så de kan utvecklas till levande stadsgator, som utgör en integrerad del i stadsdelen i stället för stora trafikbarriärer.

Exploateringsgrad

Beroende på delområde kommer exploateringsgraden att variera. Planen har strävat efter att anpassa den till såväl behov av grönytor och offentliga platser som till specifika krav på täthet.

Planen föreslår en hög exploateringsgrad i anslutning till en ny pendeltågsstation bl.a för att ta tillvara det goda kollektivtrafikläget. För att kunna knyta Gamlestaden till Bagaregården är det viktigt att även området söder om Säveån kring Gamlestadsvägen utformas med en tät stadsstruktur. Inom kommande detaljplanearbete bör lämpliga lösningar tas fram i förhållande till de kulturhistoriska byggnader som finns.

I anslutning till Artillerigatan samt i Bellevue industriområde kan en något högre exploatering vara aktuell i vissa lägen. T.ex kan en våningshöjd på 5 våningar i kv. Makrillen utmed Artillerigatan, skapa ett mer intressant och stadsmässigt gaturum som kan möta Nya Kulan. Nya Kulan har idag en mycket tät bebyggelsestruktur, vilket gör att friytorna bör utökas inom området.

Utvecklingsområdet kring Herrgården domineras idag av de storskaliga industribyggnader som finns på båda sidor. Ska en exploatering ske här på kort sikt, innan SKF har flyttat ur de västra delarna runt Byfogdegatan, krävs en relativt hård exploatering för att den ska kunna mäta sig i den storskaliga miljön. Det är önskvärt att området inte exploateras förrän hela det västra området frigjorts, och en omvandling bör även föregås av en mer detaljerad stadsbildsstudie för att klara ut en lämplig exploateringsgrad i förhållande till omgivningen.

Planillustration

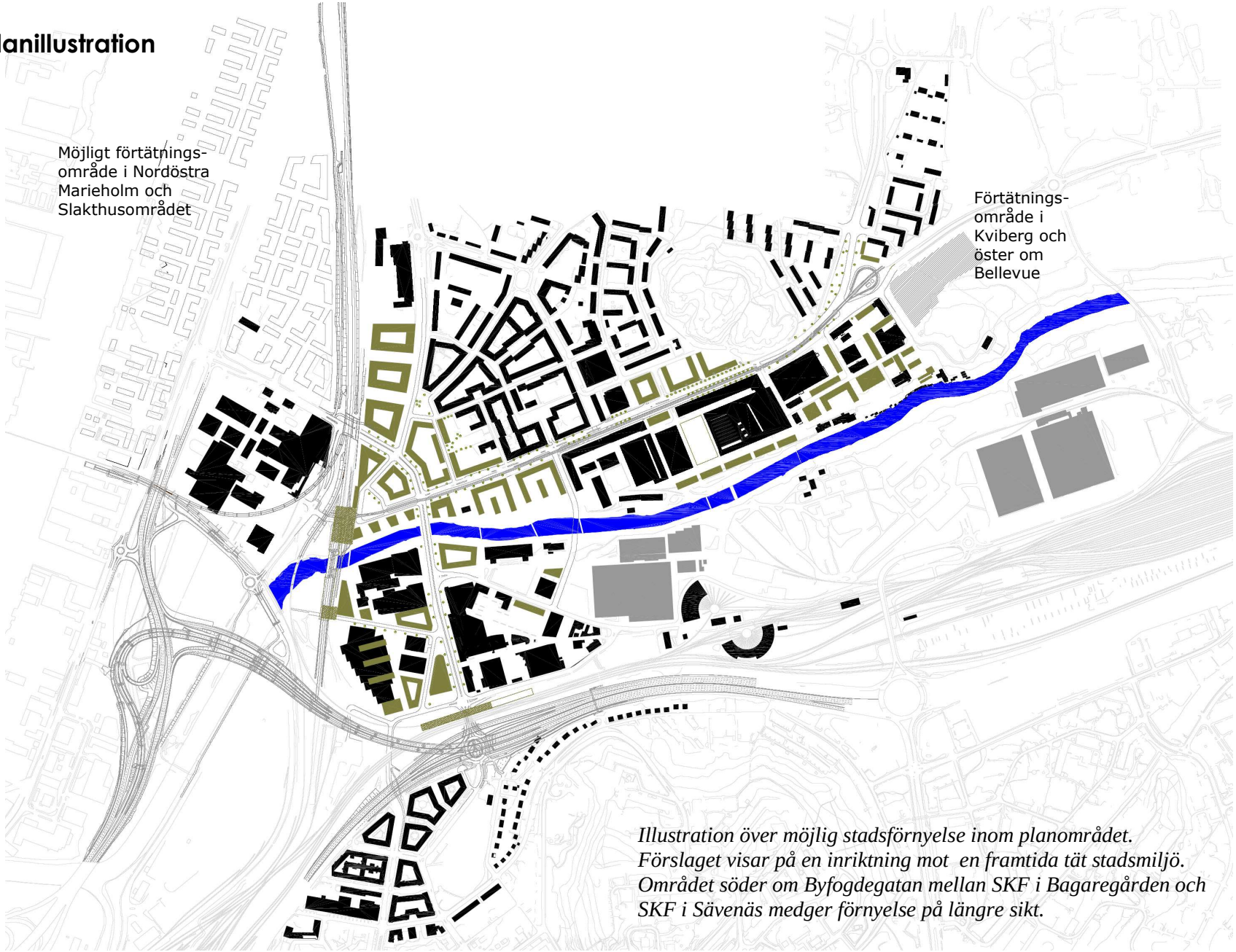


Illustration över möjlig stadsförnyelse inom planområdet. Förslaget visar på en inriktning mot en framtida tät stadsmiljö. Området söder om Byfogdegatan mellan SKF i Bagaregården och SKF i Sävenäs medger förnyelse på längre sikt.

Landmärken, solitärer och stadsbebyggelse

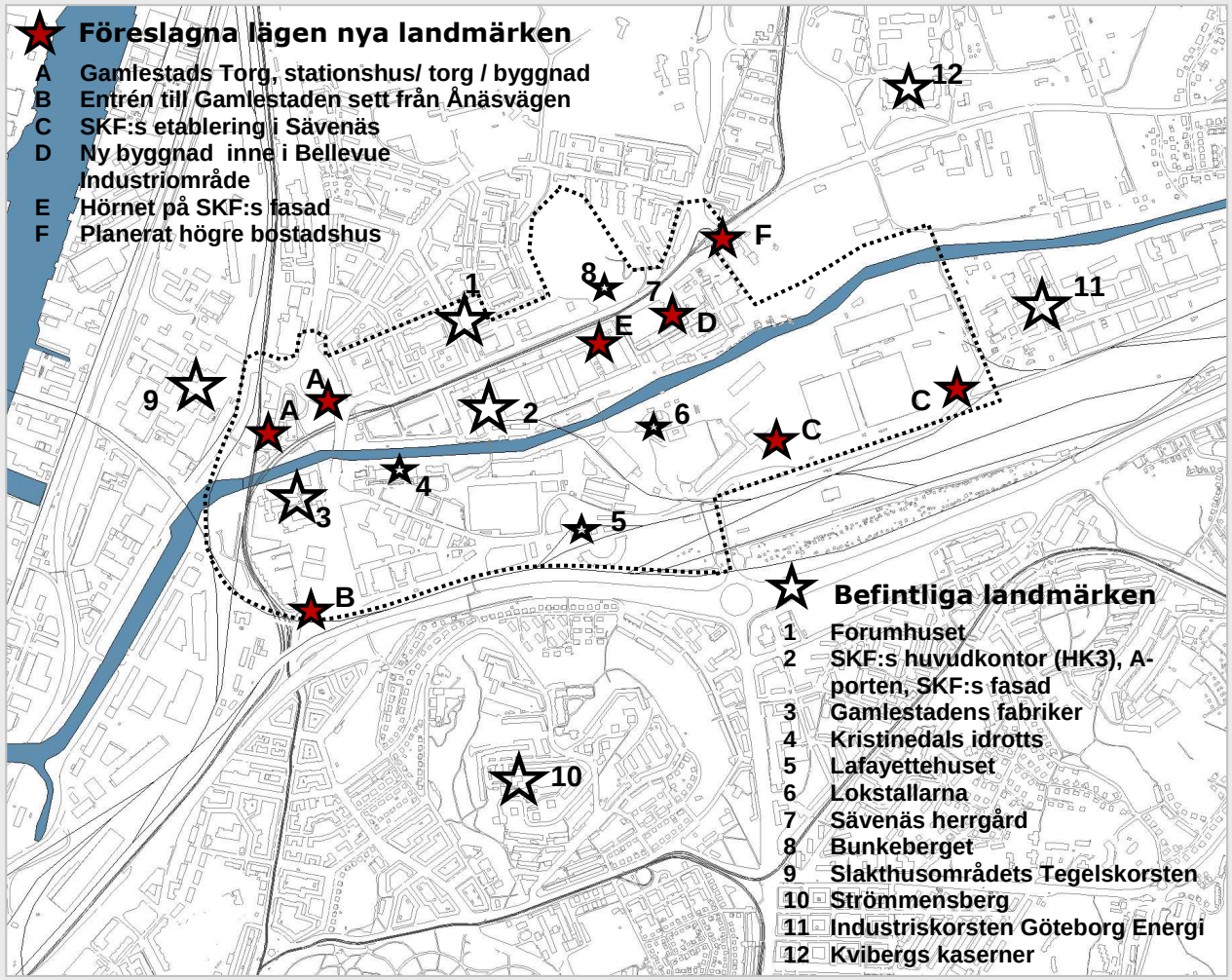
Idag finns en tendens att vilja bygga solitärer hellre än kompletta stadsmiljöer. Gamlestaden har en befintlig stadsstruktur som utgör en god grund att stå på i den fortsatta förnyelseprocessen med en blandning av starka solitärer och en sluten kvartersstad. Forumhuset och huvudkontoret HK3 i Nya Kulan utgör idag de landmärken som annonserar stadsdelen och nordost utåt vilket de bör få göra även i en framtid. Det planområdet behöver i första hand är stadsmässiga miljöer, vilket många förknippar med en tät sluten stad med tydliga gränser mellan offentliga och privata rum. Planen föreslår att grunden i en komplettering av bebyggelsen bör utgöra ny kvartersbebyggelse. Kvartersstaden bör tillåtas närma sig Gamlestads Torg, Säveån och Gamlestadsvägen. Inom industrikvarteren med en samling stora solitära byggnader kan kvartersstaden vara svår att tillskapa, varför en lämplig prövning av struktur får ske i respektive område.

På ett fåtal platser inom planområdet (*se nedan*) finns ett behov av att skapa såväl små som stora tillägg som annonserar sig i stadsmiljön och lyfter bebyggelsen. Dessa solitärer och landmärken är inte självklart höga hus utan bör hellre utgöra gestaltningsmässigt udda inslag. Det kan vara påbyggnader som utmärker sig nattetid, speciella fasader, husformer, broar, platser eller detaljer som entréer mm. I planområdet söder om Säveån kan dock högre hus vara ett alternativ för att hävda sig i den storskaliga stadsbilden.

Ett exempel på nytt landmärke i Holmen-området, Köpenhamn. Byggnaden rymmer en teaterskola.

HK3 utgör ett landmärke som syns över hela staden.

Liknande miljö med handel och bostäder. Bild från Manchester.



I området finns ett antal befintliga både större landmärken som syns på håll och mindre mer lokala landmärken. Röda fyllda stjärnor illustrerar möjliga lägen för nya landmärken.

Befintliga landmärken

Forumhuset och SKF:s huvudkontor, HK3, syns från stora delar av staden och utgör annonspelare för hela Gamlestaden och kanske t.o.m hela nordost.

Här finns även ett flertal mindre synliga landmärken som i första hand fungerar som mentalt viktiga landmärken, som något man starkt förknippar stadsdelen med och därmed också orienterar sig efter. En av de lägre mer spännande landmärkena utgör Gamlestadens fabriker med både intressanta byggnader och namnskylten på fabrikstaket. Nya Kulans hörnbyggnad i A-fabriken, den slutna längan samt klocktornet i fonden av Brahegatan är viktiga för stadsbilden, liksom Lafayettehuset i Bellevue industriområde.

Lika viktig som utmärkande bebyggelse är grönytornas roll för orienteringen i staden. Säveån utgör idag en relativt osynlig gräns, medan Bunkeberget sticker upp och bryter av stadssilhuetten utmed Artillerigatan.

Exempel på stationsbyggnad i Köpenhamn.

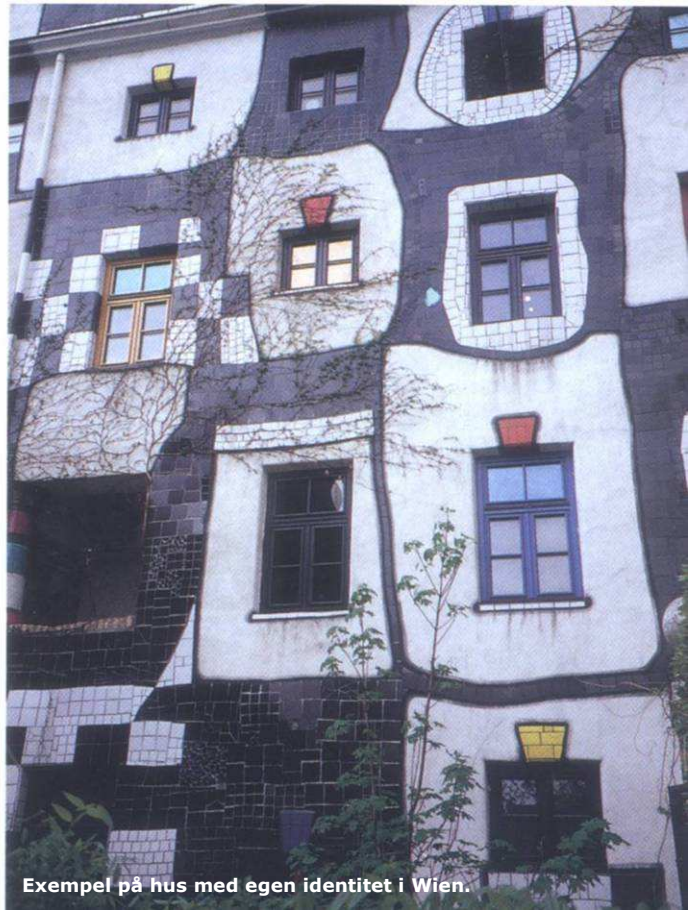
Nya landmärken

Planförslaget medger nya landmärken främst i anslutning till en *ny pendeltågsstation eller ett nytt Gamlestads Torg*.(A) Gamlestads Torg är ett speciellt område som skulle kunna exponeras i sin helhet. I första hand bör det dock vara stationsbyggnaden och torget som utmärker sig, men även andra solitära byggnader som inordnas i någon form av kvartersstruktur är möjliga.

För att markera SKF:s nya huvudläge medger planen även ett nytt landmärke *söder om ån i Sävenäs*. Detta landmärke kan omfatta såväl en högre byggnad, speciell fasad eller någon form av konstnärlig installation. (C) I *södra delen av Gamlestadens fabriker* kan ett landmärke förtydliga den visuella kontakten med Bagaregården. När man närmar sig Gamlestaden via Ånäsvägen domineras intrycken av trafiklederna och järnvägen. Det vore därför välgörande med någon form av högre byggnad som möter upp på Gamlestadssidan bakom viadukterna. (B)

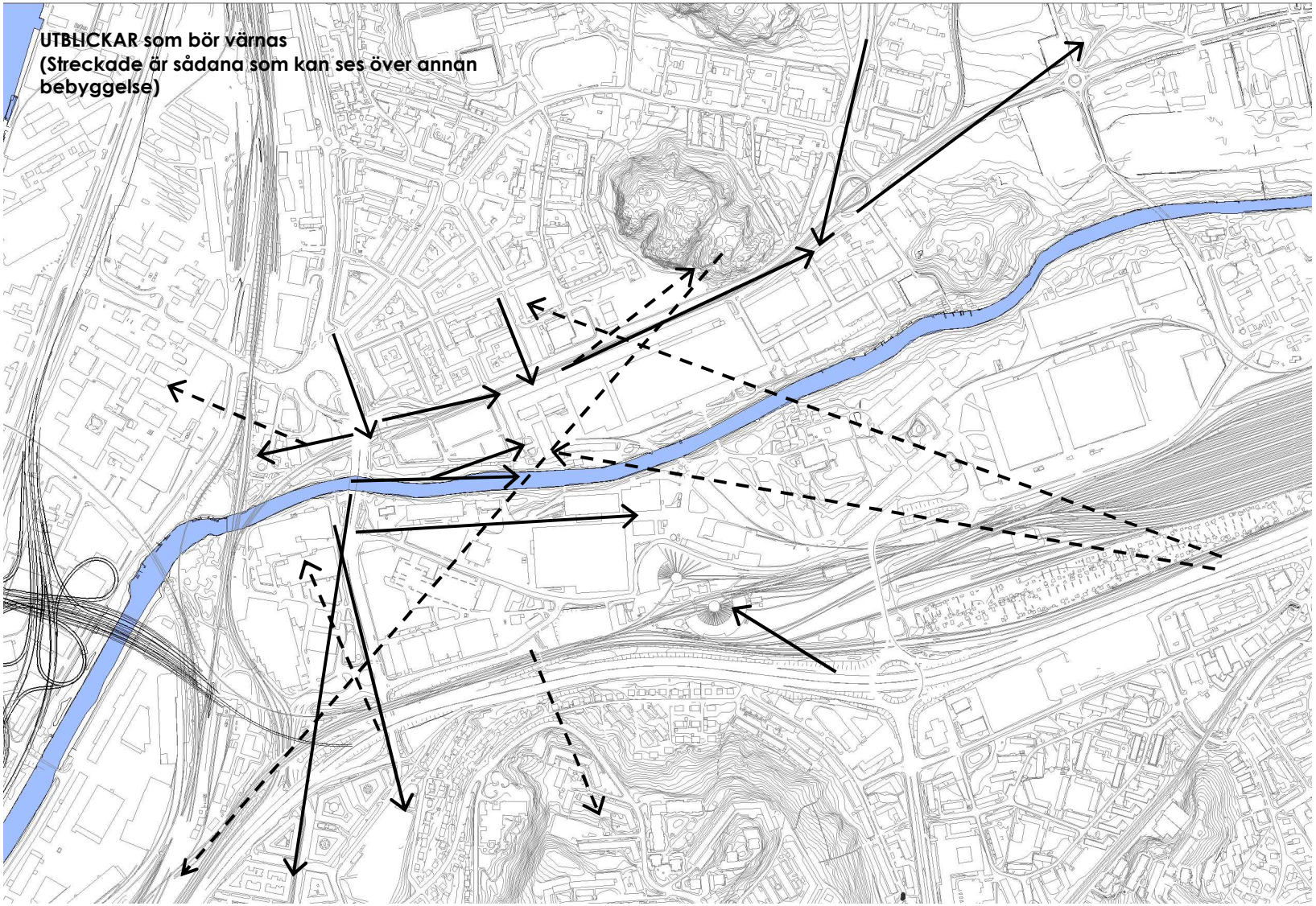
Söder om Säveån kan bebyggelsen överlag tillåtas gå upp i höjd något för att kunna stå upp mot de storskaliga trafik- och industrimiljöer som dominerar området.

Ytterligare *lokala landmärken* i form av utmärkande fasader eller påbyggnader kan diskuteras t.ex i ett bostads- eller verksamhetshus någonstans mitt i Bellevue industriområde, (D) samt i Nya Kulans östra hörn. Den östra entrén i Nya Kulan måste på något sätt lyftas fram i stadsbilden för att knyta samman Nya Kulan österut. (E)



Exempel på hus med egen identitet i Wien.

Utblickar


UTBLICKAR som bör värnas
(Streckade är sådana som kan ses över annan bebyggelse)

Omsorgsfullt utformade gaturum

Ett mycket stort problem i området som är svårt att hitta goda enkla lösningar till är de ytkrävande trafikrum som också utgör stora barriärer. Gamlestadsvägen, Gamlestads Torg och Ånäsmotet dominerar stadsbilden och påverkar intrycket av stadsdelen negativt. Trafikmängderna på både Artillerigatan och Gamlestadsvägen är något som stadsdelen kommer att få leva med inom överskådlig tid. Trots både buller och utsläpp är det dock i första hand utformningen av gaturummen som upplevs som ett problem. Gatorna är överdimensionerade och utformade som trafikleder med tillhörande trafikmot, trots att detta är ett centralt läge som ställer krav på en helt annan gestaltning. Andra gator i staden med motsvarande eller större trafikmängder är bl.a Korsvägen, Friggagatan och Alléstråket vilket pekar på att det är möjligt att utforma gator med liknande trafikmängder på ett trevligare och mer stadsmässigt sätt.

Både Gamlestadsvägen, Gamlestads Torg och anslutningen till Artillerigatan behöver ges en ny utformning som stadsgator som är attraktiva att röra sig utmed. Artillerigatan, som nyligen byggts om med bl.a trädplantering och bredare trottoarer, utgör ett första steg i att bryta och minska barriäreffekterna. Det är mycket viktigt att denna förnyelse fortsätter även i de västra delarna av planområdet.

Gatunätet bör i så hög utsträckning som möjligt vara genomgående för att förstärka en stadsmässig struktur. Nya säckgator bör undvikas inom planområdet. Kontakten med ån ska också förbättras där det är möjligt.

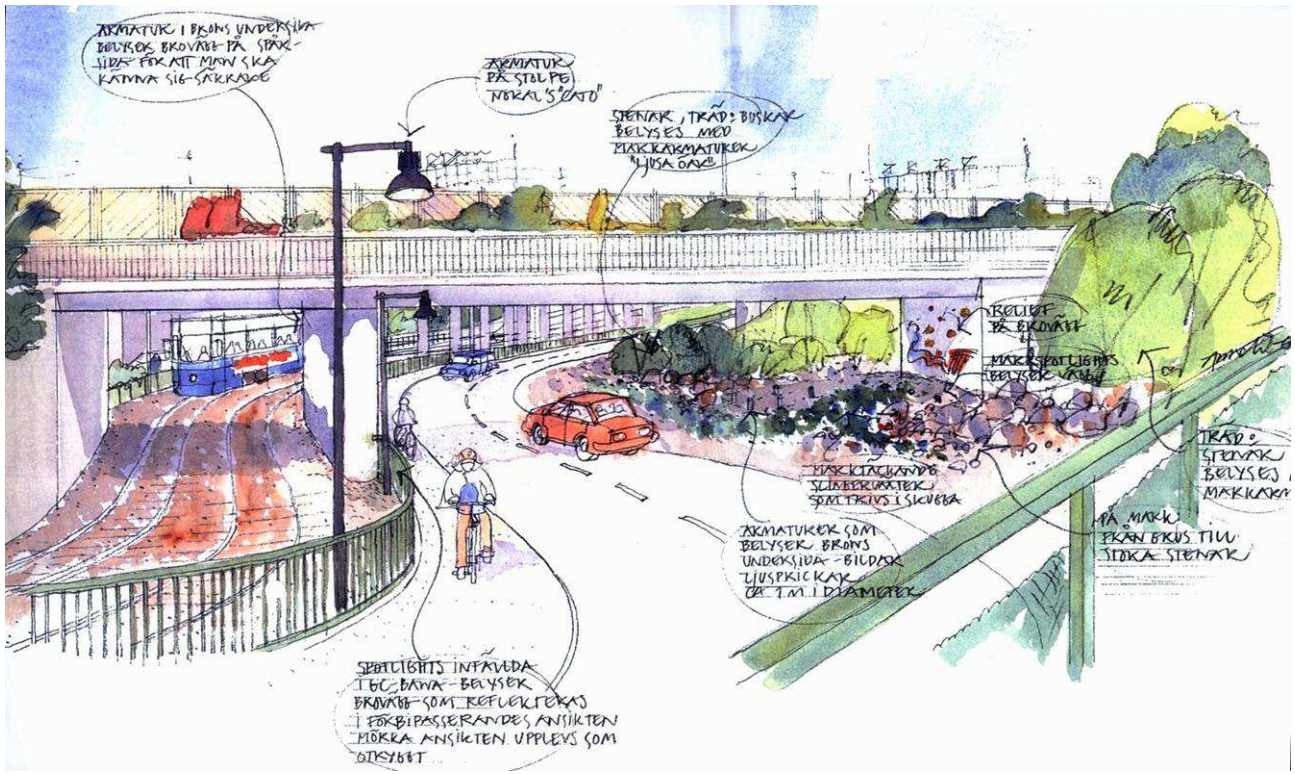


Illustration över hur anslutningen mot Ånäsvägen vid Ånäsmotet skulle kunna göras om till dubbelriktad lokalgata med ny gång- och cykelväg.

Eftersom passagen under väg och järnväg är lång och mörk är det viktigt att den ges en ljus och genomtänkt design i samband med ombyggnaden för att den ska upplevas som trygg och trivsam. Det krävs också en genomtänkt gestaltning av impedimentområdena mellan vägbanor och järnväg.

Illustration: Flygfältsbyrån

Tydligare stråk

Nya tvärförbindelser

Gamlestaden, som upplevs som en svårtillgänglig och avskuren stadsdel, har idag två nordsydliga vägförbindelser på ett område stort som hela Göteborgs city. De tvärförbindelser som finns för gående och cyklister är för få och upplevs till stor del som otrygga. För att knyta Gamlestaden till omlandet, däribland Bagaregården, är det viktigt att skapa flera nya tydliga och trygga stråk. Eftersom det finns få ställen där detta är möjligt idag är det viktigt att de stråk som görs betonas extra mycket och får en attraktiv utformning.

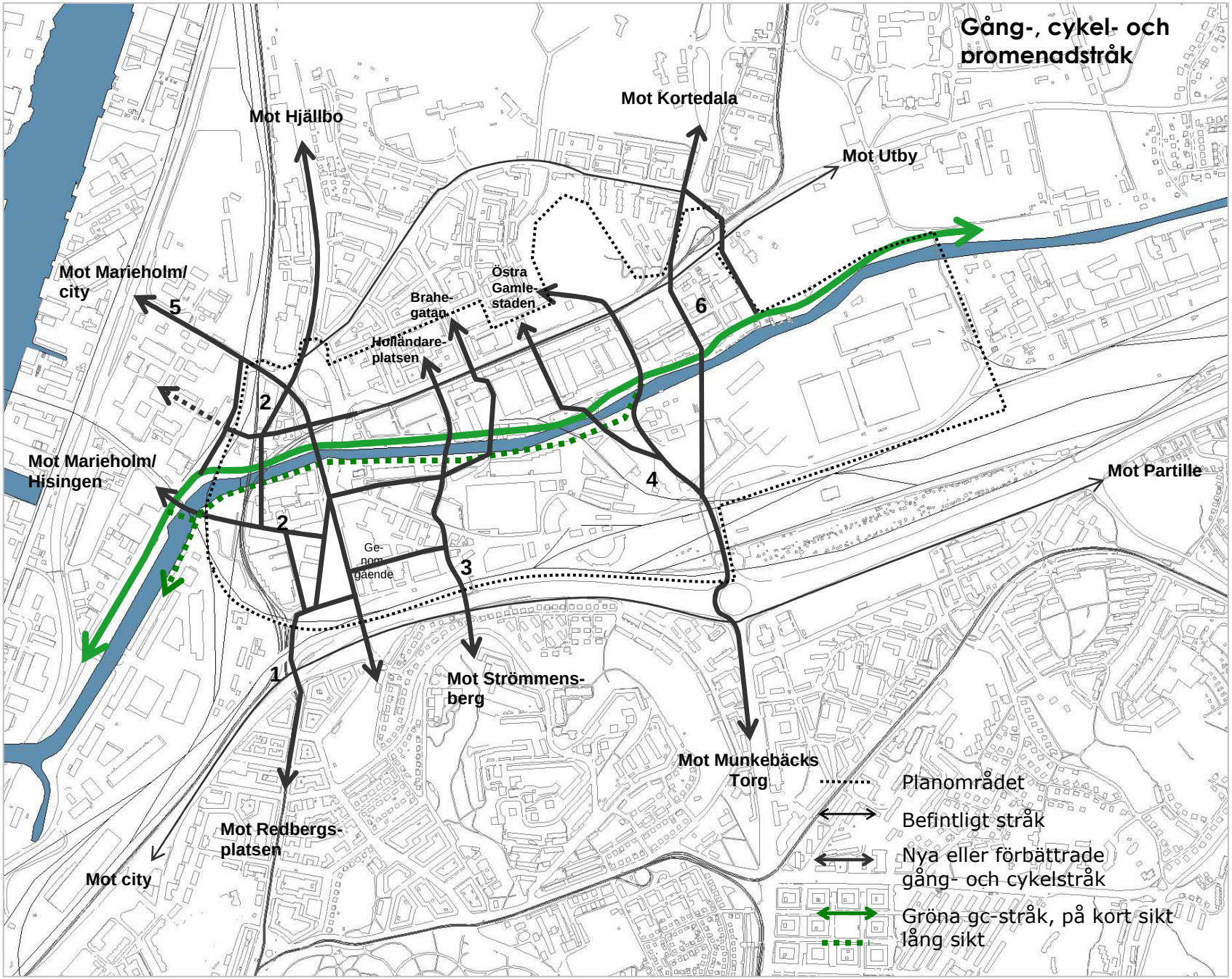
Gamlestadsvägen – Redbergsplatsen (1)

De största möjligheterna att skapa ett attraktivt, tydligt och välnyttjat stråk söderut mot Bagaregården är utmed Gamlestadsvägen och vidare upp mot Ånäsvägen, där bl.a Redbergsplatsen utgör en viktig målpunkt. Även Stockholmsgatan utgör en viktig länk men potentialen, för bl.a verksamheter i bottenplanet samt antalet personrörelser, är större i kopplingen med Ånäsvägen. Planerad ombyggnad av Ånäsvägen till dubbelriktad lokalgata med gc-bana bör därför genomföras samtidigt som Gamlestadsvägen omgestaltas till ett stadsgatustråk som känns attraktivt att promenera utmed även kvällstid. Det är viktigt att den långa och mörka passagen under väg och järnväg ges en ljus och genomtänkt design i samband med ombyggnaden för att den ska upplevas som trygg och trivsam. Det krävs också en genomtänkt gestaltning av impedimentområdena mellan vägbanor och järnväg.

Mot pendeltågsstationen (2)

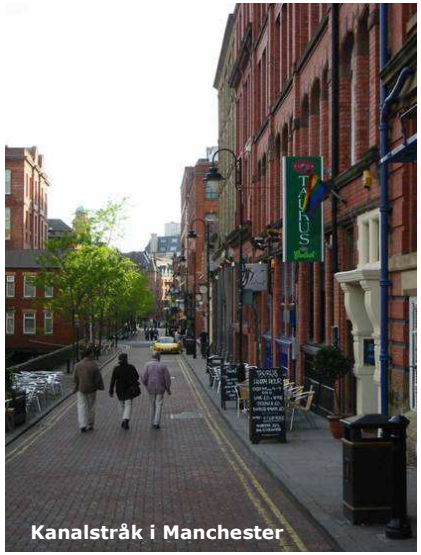
En blivande pendeltågsstation vid Gamlestads Torg ska tjäna både Gamlestaden, Marieholm och Bagaregården vilket ställer krav på trivsamma gång- och cykelstråk från dessa områden till stationen.

Ett exempel på hur passager under trafikstråk kan lösas.


Gång-, cykel- och promenadstråk
Mot Hjällbo
Mot Kortedala
Mot Utby
Mot Marieholm/ city
Mot Marieholm/ Hisingen
Mot Partille
Brahe-gatan
Östra Gamle-staden
Holländare-platsen
Ge-nom-gående
Mot Strömmens-berg
Mot Munkebäcks Torg
Mot Redbergs-platsen
Mot city
1
2
2
3
4
5
6
Planområdet
Befintligt stråk
Nya eller förbättrade gång- och cykelstråk
Gröna gc-stråk, på kort sikt lång sikt

Strömmensberg – Gamlestaden (3)
Den befintliga förbindelsen med gångbro över järnvägen och E20 från Gustavsgatan/Strömmensberg är mycket viktig att bevara och knyta ihop så gent som möjligt norrut mot Holländareplatsen och Brahegatan. Idag går bron ner emellan spår och väg. En sammanhållen bro är önskvärd. Bron vid Nya Kulan ligger väl till för en anslutning mot Brahegatan medan en anslutning mot Holländareplatsen och det föreslagna entrétorget vid HK3 skulle tjäna på en ny broförbindelse över ån. Denna skulle kunna kombineras med en bilgata mellan Artilleri- och Byfogdegatan.

Munkebäck-Gamlestaden/Bellevue (4, 6)
Med en fortsatt utveckling av Nya Kulan och Gamlestaden finns ett stort behov av en ytterligare gång- och cykelförbindelse mellan Nya Kulan och Munkebäck. Det bör göras en direktförbindelse för gående och cyklister från bron och ner mot centrala Gamlestaden via Nya Kulan. Det är även önskvärt med en ny bilentré till Nya Kulan söderifrån. (*Se mer s. 31*)


Kanalstråk i Manchester

Mot centrum (5)
Idag kan man cykla antingen via Bagaregården utmed leden och in mot stan eller via Marieholm utmed älven. Framför allt stråket via Marieholm/Göta Älv mot centrum måste förtydligas och göras så tryggt som möjligt. För att åstadkomma detta måste bl.a trafikbarriärerna, såväl befintliga som nya, brytas med genomsiktliga och generösa passager i rätt lägen.

Det bör även kunna finnas mer moderna nya stråk i en stadsmiljö.

Kanalstråk i ombyggt industriområde i Manchester.

Rumslig analys (space syntax)

Analys av planförslaget

En rumslig analys av dels dagens förhållanden i Gamlestaden, dels planförslagets utformning, visar att planförslagets struktur bidrar till att öka antalet gator med hög integration i stadsdelen. I det befintliga nätet har Artillerigatan, Gamlestadsvägen, Brahegatan, Bellevue och Hornsgatan hög integration med ett stort antal personrörelser. Med facit i hand stämmer det väl överens med verkligheten och det är också på dessa gator handeln primärt existerar idag.

En analys av planförslaget visar att Artillerigatan och Gamlestadsvägen förblir viktiga stråk tillsammans med Brahegatan och Hornsgatan. Nya Kulan och Gamlestadens fabriker som idag har en låg eller saknar integration, har enligt planförslagets utformning stora möjligheter att knytas samman med den omgivande stadsstrukturen om nya stråk tillskapas. Gamlestads torg ser enligt modellen ut att ha stora möjligheter att bli ett attraktivt och befolkat stadsrum som kan fungera som mötesplats i stadsstrukturen. Likaså ett nytt torg i den östra delen av Nya Kulan ligger väl i strukturen för att kunna bli attraktivt. Modellen visar på att de västra delarna av Nya Kulan beroende på hur man löser stråken genom området skulle kunna bli ett lugnare andningshål i det i övrigt livliga området. Små justeringar av nätet kan skapa en större rumslig integration med en ev större genomströmning av folk. Vilken inriktning området bör få får diskuteras vidare i kommande detaljplanearbeten. Generellt ser i princip hela området mellan Gamlestads Torg fram till Bellevue ut att få en högre integration, vilket kan förväntas ge ett ökat antal rörelser jämfört med idag. Tyngdpunkten i området ser ut att hamna kring centrala Gamlestaden med Brahegatan, Artillerigatan och Nya Kulan samt i de västra delarna kring Gamlestads Torg och Gamlestadens fabriker.

Beskrivning av metoden

Space syntax är en metod för att visa på var många människor kan antas välja att röra sig samt var det finns en potential att skapa livliga eller lugna stråk och platser. Hur väl en enskild gata eller ett torg används är i huvudsak inte beroende av rummets utformning. Det som styr hur gatan, torget eller rummet används, är hur gatan hänger samman med alla andra gator och hur människor väljer att förflytta sig genom stadens olika rum (*sk integration*). T.ex om du ska gå från A till B och ta den mest gena vägen, kan Space syntaxanalysen säga vilken väg de flesta skulle välja. Ett enskilt torg t.ex utgör en del av en helhet och hur det används och vilken dignitet det får beror främst på dess position i helhetsbilden av stråk.

Naturligtvis är det många andra faktorer som också påverkar, t.ex lokaliseringen av starka målpunkter, som t.ex en matbutik, systembolag eller idrottsanläggning, som kommer att dra mycket folk. I en stad som vuxit fram under lång tid placerar sig butiker naturligt där människor rör sig och har därmed goda förutsättningar för att klara sig. Under 60-talets grannskapsplanering dominerade tanken om funktionsseparering, vilket ledde till att olika funktioner skildes åt och styrdes till vissa utpekade lägen. Handeln placerades många gånger i lägen som få människor passerar naturligt. För att en sådan lokalisering ska överleva krävs att handeln i sig utgör en stark målpunkt. Att lokalisera handeln i enlighet med vad den rumsliga analysen visar stödjer istället de naturliga stråken och en långsiktigt hållbar struktur där det finns förutsättningar för t.ex handeln att finnas kvar under en längre tid.

Var start och mål är för varje resa kan man omöjligt veta, därför får man utgå från att alla start och målpunkter är möjliga. Varje möjlig väg beskrivs av en linje och hur ”linjerna” samspelar i systemet. Dessa visas genom en färgkodning på kartan. Röda linjer är de mest integrerade och använda medan blå är de med lägst integration. Det har visat sig att gator med hög integration där många människor väljer att röra sig också utgör goda lägen för handel och verksamheter. Att skapa områden med hög exploatering och stort genomflöde av gångare och bilister eftersträvas självklart inte överallt. En bra blandning mellan blå och röda områden kan skapa ett brett utbud av platser som attraherar olika målgrupper. Ett lugnare torg kan t.ex utgöra ett uppskattat andningshål i en i övrigt livlig struktur.

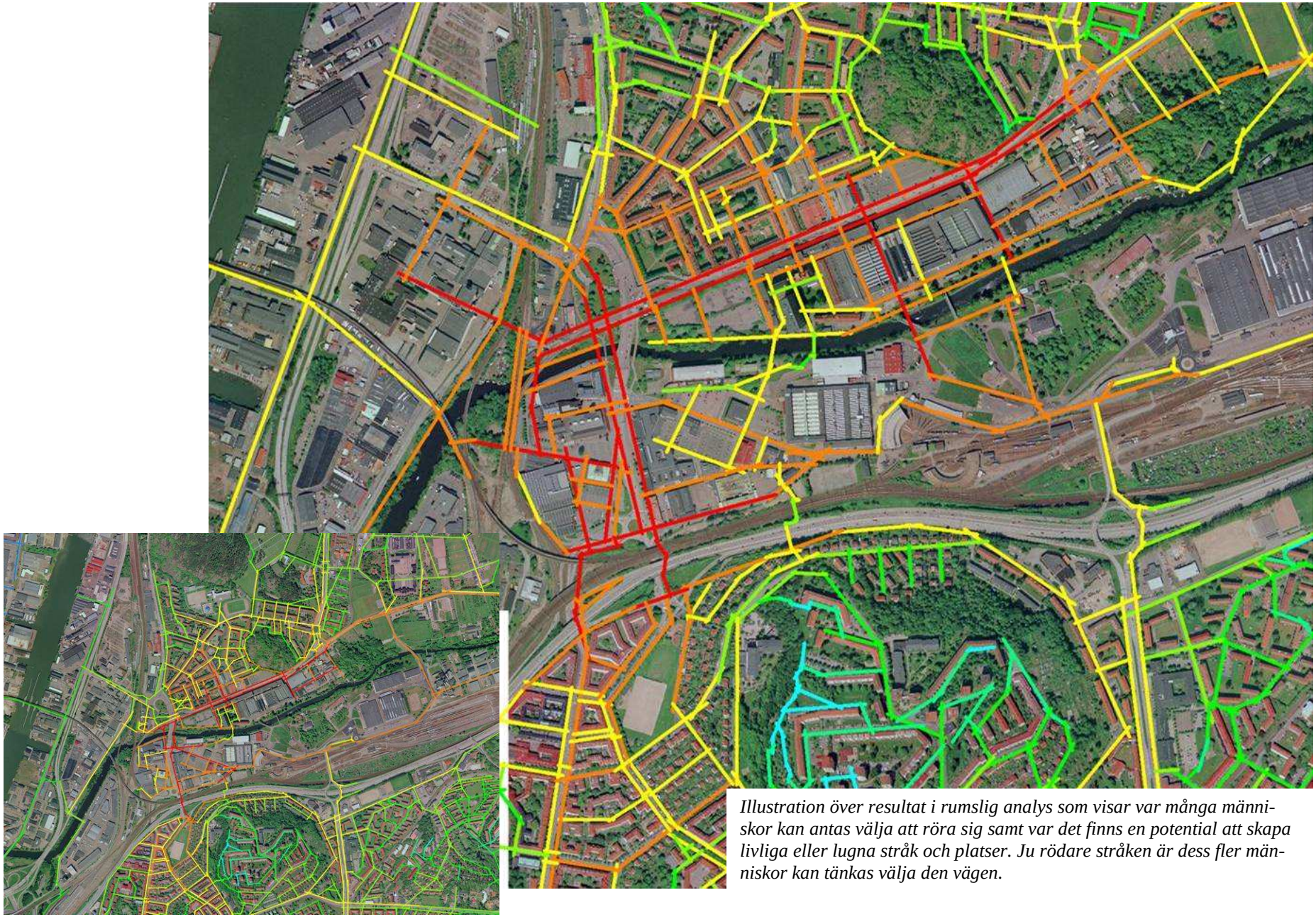


Illustration över resultat i rumslig analys som visar var många människor kan antas välja att röra sig samt var det finns en potential att skapa livliga eller lugna stråk och platser. Ju rödare stråken är dess fler människor kan tänkas välja den vägen.

Säveån – ett nytt blågrönt stråk

Vid gestaltning av ett nytt blågrönt stråk utmed Säveån bör man ta fasta på behovet av olika funktioner och miljöer. De olika sträckornas kvaliteter bör tas tillvara, exempelvis den lummiga, fria karaktären i öster och industrilandskapets karaktär vid SKF och Gamlestadens fabriker. Strandlinjen är historiskt hävdad mark och i stora delar bearbetad med utfyllnader och förstärkningar för att motverka ras. Väster om Nya Kulan är det möjligt att bredda det gröna stråket till en ny park vid vattnet, som bör anläggas i samband med utbyggnaden av kv. Abborren.

Strandlinjen bör utformas offentlig med såväl vistelseplatser, spännande målpunkter, natur- och parkområden som viss bebyggelse och mer hårdgjorda stadsrum. Utmed hela sträckan bör det finnas målpunkter där det kan anläggas utsiktsplatser, grillplatser, servering, kajakuthyrning, naturum eller bara en bearbetad vistelseplats med anknytning till ån.

Möjliga förebilder för nya parkmiljöer utmed Säveån.

2004 godkändes ett *Program för Stråk längs Säveån* som ger riktlinjer för utformning och karaktär av åns olika delsträckor. Nedan redovisas de övergripande riktlinjerna för respektive karaktärstyp. I programmet behandlas respektive delområde ytterligare mer i detalj. Utformningen av delsträckorna bör utredas vidare parallellt med detaljplanering inom planområdet utifrån riktlinjerna i programmet för Stråk längs Säveån.

Program för stråk längs Säveån

Programmet föreslår att delsträckorna Kviberg - Bellevue industriområde på den norra sidan, Kviberg - Sävenäs herrgård på den södra sidan samt delen mellan järnvägsspåren för Norge-Vänernbanan - Hammaren, ska ha naturkaraktär där *" naturlig, befintlig vegetation får utvecklas fritt och där skötsel i första hand inriktas på slåtter och röjning samt det underhåll som behövs för promenadstigar och utrustning. Naturligt förekommande arter kan planteras och ängsmark kan anläggas. Otuktad och lummig karaktär eftersträvas, med naturliga material som exempelvis sten och trä. Vissa platser kan gestaltas mer medvetet, men intrycket av naturkaraktär behålles. Bryggor i vattnet bör vara enkla och av trä. Vistelseplatser och grillplatser anordnas där det är lämpligt. "*

För delsträckorna Bellevue industriområde - Hornsgatan föreslås parkkaraktär samt en kombination av park- och naturkaraktär för delen Sävenäs herrgård – Gamlestadsvägen. Parkkaraktär innebär *"ett tydligare gestaltat stråk där träd och buskar står i grupper och som solitärer och med gräs och marktäckare samt hårdgjorda ytor. Förutom inhemska växter kan andra arter förekomma. Inslag av vårlökar och eventuellt perennplateringar, beroende på de platser som växer fram. God kontakt med vattnet åstadkoms genom att hålla relativt öppet och att intressanta vyer framhävs. Avvägning måste ske mellan att hålla öppet för att få vattenkontakt och behovet av beskuggning av vattendraget för djurlivet. Södra strandkanten kan behöva tätare vegetataion. Bryggor, broar och bänkar samt övrig utrustning kan till skillnad mot platser med naturkaraktär ha en mer urban formgivning."*

För sträckan Hornsgatan – Gamlestadsvägen föreslås ett nytt parkrum. *"Park för vistelse och olika typer av aktiviteter. Det bör vara en rofylld miljö mitt i staden, som dels har bra kontakt med staden och dels är en avskärmad plats för avkoppling. Bryggor, broar och bänkar samt annan utrustning ska passa i parkrummets karaktär. Bra kopllingar mellan parkrum och omgivande bebyggelse krävs, så att man leds till parkrummen vid vattnet."*

För sträckan mellan Gamlestadsvägen och pendeltågsstationen föreslås ett tydligt gestaltat stadsrum. *"Torg vid vattnet med hög standard på material och detaljer. Utformningen bör ha karaktär av innerstadstorg och kan ha kaj i mötet med vattnet. Hårda material och växtmaterial samspelar. Torgytan leder ner till vattnet, exempelvis genom trappor eller terrassering. "*

Fler mötesplatser utomhus

En målsättning i Gamlestaden är att skapa attraktiva och spännande stadsrum som lockar till vistelse och folkliv. Vad som lockar folk till olika stadsrum är svårt att definiera. Ett första steg är dock att skapa förutsättningar för att kunna vistas utomhus. Under arbetsprocessen har det framkommit att det råder en brist på mötesplatser. Människor dras till andra människor och kan nya offentliga mötesplatser med olika karaktär skapas invid naturliga och välanvända stråk finns förutsättningar att öka det offentliga livet i stadsdelen.

Inom planområdet finns potential att skapa flera nya både torg, platser och gröna rum. Ett viktigt offentligt rum är Artillerigatan, som bör utvecklas som huvudstråk genom Gamlestaden. Artillerigatan har också koppling till såväl de befintliga platserna på Brahegatan och Holländareplatsen, samtidigt som det finns potential att anlägga nya platser på Gamlestads torg, i östra och västra Nya Kulan, i Bellevue industriområde samt vid Bellevuerondellen. I Bellevue kan en satsning på de offentliga rummen stärka områdets status utan att bebyggelsen saneras.

För att bryta Artillerigatan som barriär och knyta samman Nya Kulan med staden på andra sidan skulle markbehandlingen på platsen vid Konsum kunna förlängas över och in i Nya Kulan. I väster utgör Gamlestadsvägen huvudstråket med en central punkt vid entrén till Gamlestadens fabriker. I entrén från Bagaregården till Gamlestaden bör rummet vidgas något för att på sikt kunna rymma det nya pendelstationstorget. (*se mer under områdesvisa riktlinjer*) De nya platserna bör komplettera befintliga platser i karaktär och utformning.

Gamlestaden har även behov av nya gröna rum speciellt när området förtätas. De få grönytor som idag är tillgängliga inom planområdet behöver utökas och förädlas, vilket de har goda möjligheter att kunna göra nu när området förnyas. Planen föreslår nya gröna rum dels utmed Säveåstråket i anslutning till Nya Kulan samt kv. Abborren. Det är önskvärt med närnaturparker inom förnyelseområdet.

Befintliga torg och platser

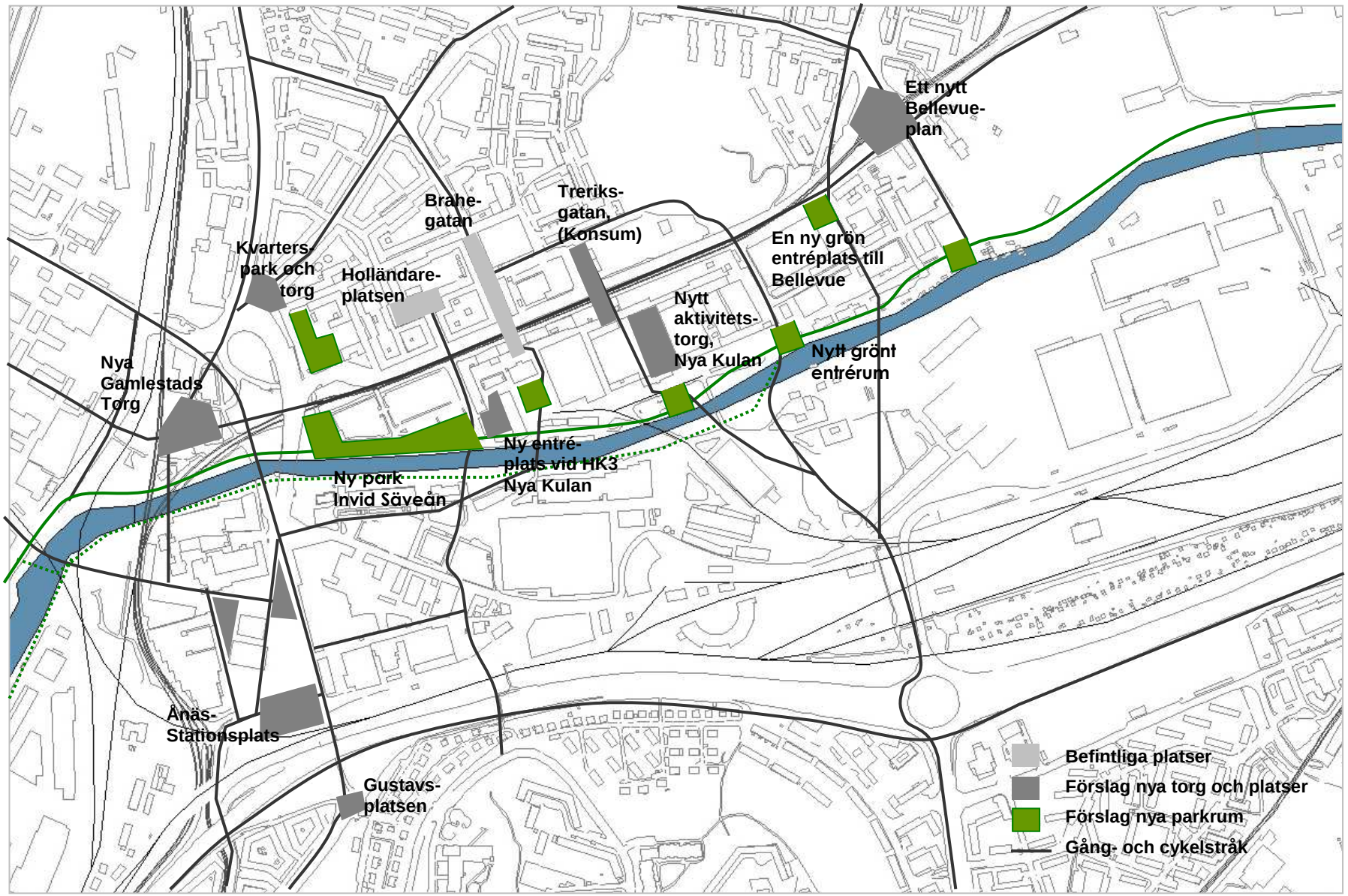
För närvarande på går ett arbete kring en upprustning av ***Holländareplatsen***. Platsen har karaktären av en stillsam grönskande piazza där det är möjligt att slå sig ner för att läsa en tidning eller titta på folk. Det är en avkopplande plats, central men ändå tillbakadragen. Här finns relativt mycket småskalig service som närbutik, restauranger, fotoaffär, frisör mm.

Brahegatan är en plats i form av ett bredare stråk med handel, service mm. Ombyggnaden från slutet av 90-talet har bidragit till en vackrare utformning samt att in- och utfarterna till Artillerigatan stängdes, vilket minskade trafiken.

Brahegatan avgränsas rumsligt av Nya Kulans huvudentré i fonden.

Kvartersparker behöver inte vara särskilt stora för att kunna utgöra uppskattade lungor i stadsmiljön. Detta är särskilt viktigt i den västra delen kring Gamlestads torg.

Offentliga rum

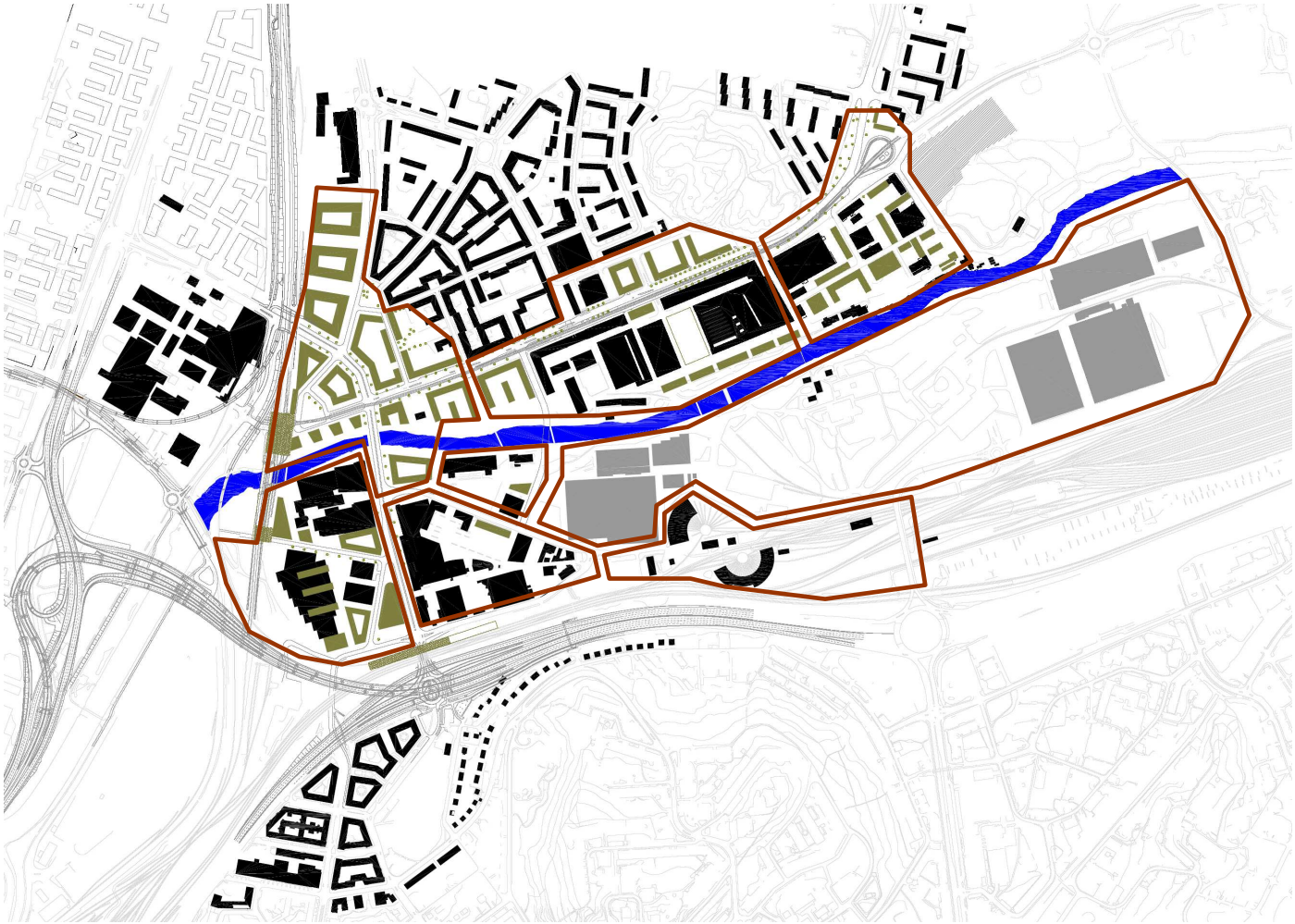


Områdesvisa rikt-linjer

Inför utställningen har idéerna från samrådet på de olika delområdena konkretiserats. I följande avsnitt presenteras förslag, skisser mm för hur områdena skulle kunna användas och gestaltas i enlighet med de mer generella ställningstaganden som gjort för planområdet.

Beskrivningen har delats in i markanvändning och gestaltning som beskriver planens riktlinjer för området.

Avsnitten ”Förslag till gestaltning” utgör en första idé om utformning av delområdena, som för samtliga områden kommer att utredas vidare och prövas i kommande detaljplaner.



Gamlestads Torg

Markanvändning

Med rätt utformning och blandning av funktioner har Gamlestads Torg förutsättningar att utvecklas till något mycket spännande. Området bör innehålla blandstad där ca 50 % av den bebyggda bebyggelseytan utgörs av bostäder. För att utnyttja det goda pendelstationsläget är Gamlestads Torg också intressant för etablering av större regionala målpunkter. Detta kan bli ett viktigt centrum för såväl arbete som fritid och skulle kunna komplettera city varför en förtätning även ska ge utrymme för arbetsplatser, fritidsverksamheter och liknande. Dessa verksamheter bör främst placeras i bullerutsatta lägen där det kan vara svårt att rymma bostäder, t.ex längst västerut utmed den nya pendeltågsstationen. Småskalig handel med service och kvartersbutiker tillåts i bottenplan. Mark ska även avsättas för pendeltågsstation samt en knutpunkt för lokal kollektivtrafik.

Markanvändning bör utformas enligt riktlinjer i genomförd riskanalys. Inom 25-40 meter från järnväg med farligt gods (*Hammaren - det västra spåret, och norra delen av Norge - Vänernbanan*) tillåts icke persontät verksamhet. Med en mur kan avståndet krympas till 25 meter. Mellan 40 – 60 m tillåts verksamheter med normal persontäthet. Bostäder tillåts som närmast 60 meter från farligt godsled om det finns annan bebyggelse emellan och bör utformas för att klara buller från såväl väg som järnväg.

Gestaltning

Gamlestads Torg är en mycket viktig del i den stadsstruktur som planeras eftersom torget utgör en knutpunkt för omlandet. Området har även en viktig roll för både stadsdelen och som entrén till nordost. På Gamlestads Torg, som utpekats som en av de mest otrygga miljöerna kring Gamlestaden, finns stora möjligheter att skapa en tät och integrerad stadsmiljö. Det är här det befintliga Gamlestaden möter det nya.

Gamlestadstorget utgör idag en ytkrävande trafikplats som kan bli ett attraktivt stadsrum med ny bebyggelse.

Ett nytt hårdgjort kajrum skulle bidra till att knyta samman området söderut med Gamlestadens fabriker.

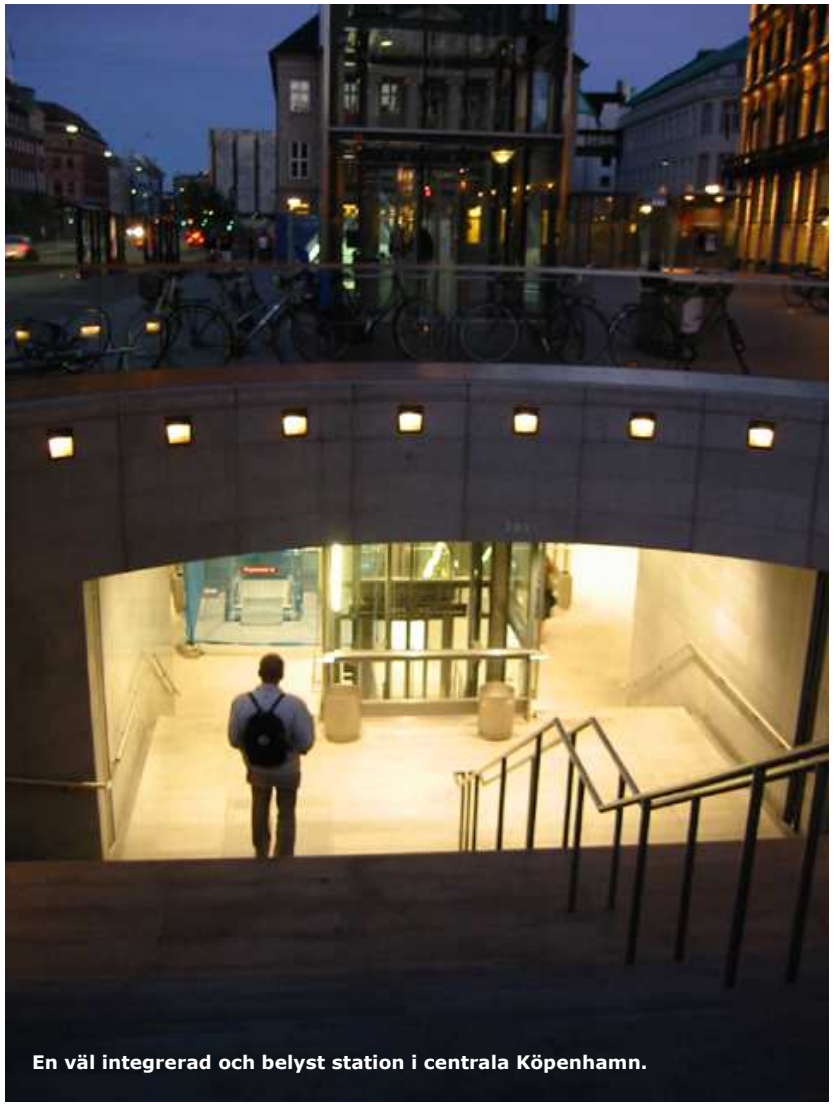
Flygfoto över
Gamlestads Torg idag.
Foto: Flygare Palmnäs 2004

Förtätning vid kollektivtrafik

Kommunens policy framhåller förtätning i lägen med god kollektivtrafik. Med sex passerande spårvägslinjer och två möjliga framtida pendeltågsstationer, utgör Gamlestads Torg ett av de bästa kollektivtrafiklägena i Göteborg, vilket ställer stora krav på att närområdet utvecklas. Markutnyttjandet är idag extremt lågt och trots goda kollektivtrafikförhållanden tas området till större delen i anspråk av bilvägar. Planering pågår för att uppföra en ny pendeltågsstation för Norge – Vänernbanan samtidigt som K2020 har utpekat Gamlestads Torg som en viktig knutpunkt i det framtida kollektivtrafiksystemet. För att skapa ett attraktivt resecentrum för såväl bussar, spårväg och pendeltåg samt en spännande entré till nordöstra Göteborg som knyter ihop den spridda bebyggelsen kring Gamlestaden bör hela Gamlestadstorgområdet förtätas och ges en ny stadsmässig utformning.

Förutsättningar för en förnyelse

En exploatering kring torget förutsätter att trafiknätet förnyas och att befintlig bebyggelse kring hållplatsen ersätts med ny bebyggelse. Planen föreslår att viadukten över Artillerigatan rivs och ersätts med en lågbro och en stadsmässig korsning i ett plan med trafikljus. *(se mer s. 37)* Det skulle ge en tydligare trafikstruktur som är mer lättorienterad och som också höjer effektiviteten i trafiknätet eftersom antalet korsningspunkter minskar. Det frigör samtidigt ca 11 ha mark som blir möjlig att exploatera med ny bebyggelse, vilket är viktigt för att kunna stärka sambandet mellan knutpunkten för kollektivtrafik och dagens bostadskvarter. Med en vägombyggnad skulle området runt Gamlestads Torg kunna rymma ca 140.000 m^2 (BRA) ny stadsbebyggelse, vilket omräknat skulle kunna ge ca 8-900 nya lägenheter och ca 55.000 m^2 nya lokalytor.



En väl integrerad och belyst station i centrala Köpenhamn.

Ett nytt stadsrum vid Gamlestads Torg behövs. Ex från Holland.

Stationsområdet är intressant för etablering av regionala målpunkter.

Ett nytt torg

Planen föreslår att ett nytt stadsmässigt torg anläggs vid pendelstationen och kombineras med en ny knutpunkt för kollektivtrafik. Sen Gamlestads Torg revs på 1960-talet har det saknats ett samlat torgrum som utmärker Gamlestaden. Nu finns möjligheten att skapa ett nytt Gamlestads Torg som enligt gjorda rumsliga analyser har potential att bli en punkt där många människor kommer att passera. Genom att höja upp torget till samma nivå som spårvägen och låta spårväg och buss gå över torget kan man skapa en knutpunkt som fungerar som en integrerad del i stadslivet. Motsvarande platser i Göteborg skulle kunna vara Drottningtorget, Korsvägen eller Järntorget som har liknande trafik.

Pendeltågsstation Norge-Vänernbanan

För att lyfta fram pendeltåget som ett regionalt resval till och från denna del av kommunen krävs att de planerade stationerna för pendeltåget lyfts fram i stadsbilden. Det kan bl.a ske genom en ny stationsbyggnad eller ett utmärkande väderskyddande tak över perrongen och hållplatserna. Utformningen av pendelstationen bör gestaltnings- och investeringsmässigt samordnas med övriga planerade pendelstationer inom Göteborg. Det är viktigt att det blir en riktig stationsbyggnad dels för att ge ett riktigt avslut österut för torget och dels för att marknadsföra resan och locka nya resenärer att välja tåget vilket på sikt ses som en infrastrukturell investering.

En ny pendeltågsstation skulle öka antalet på- och avstigande kraftigt i denna punkt och kan tillsammans med lokaltrafiken bidra till att Gamlestads Torg blir en av de viktigaste knutpunkterna för kollektivtrafik i östra Göteborg motsvarande Knutpunkt Hjalmar på Hisingen. För att stationsområdet ska upplevas som tryggt för resenärer och förbipasserande är det mycket viktigt att skapa en stadsmiljö där folk rör sig under stora delar av dygnet.

Ljussättning, service, cykelrum mm i anslutning till gångtunneln bör utredas vidare i kommande detaljplan med hänsyn till trygghet. För att få ett stadsmässigt uttryck även av transportanläggningarna bör slänter mot järn- och spårväg hanteras med hög omsorg om form och material. Murade partier eller liknande är att föredra mot Gamlestads Torg.

Referensbilder av stationsmiljöer som liknar förhållandena på Gamlestads Torg.

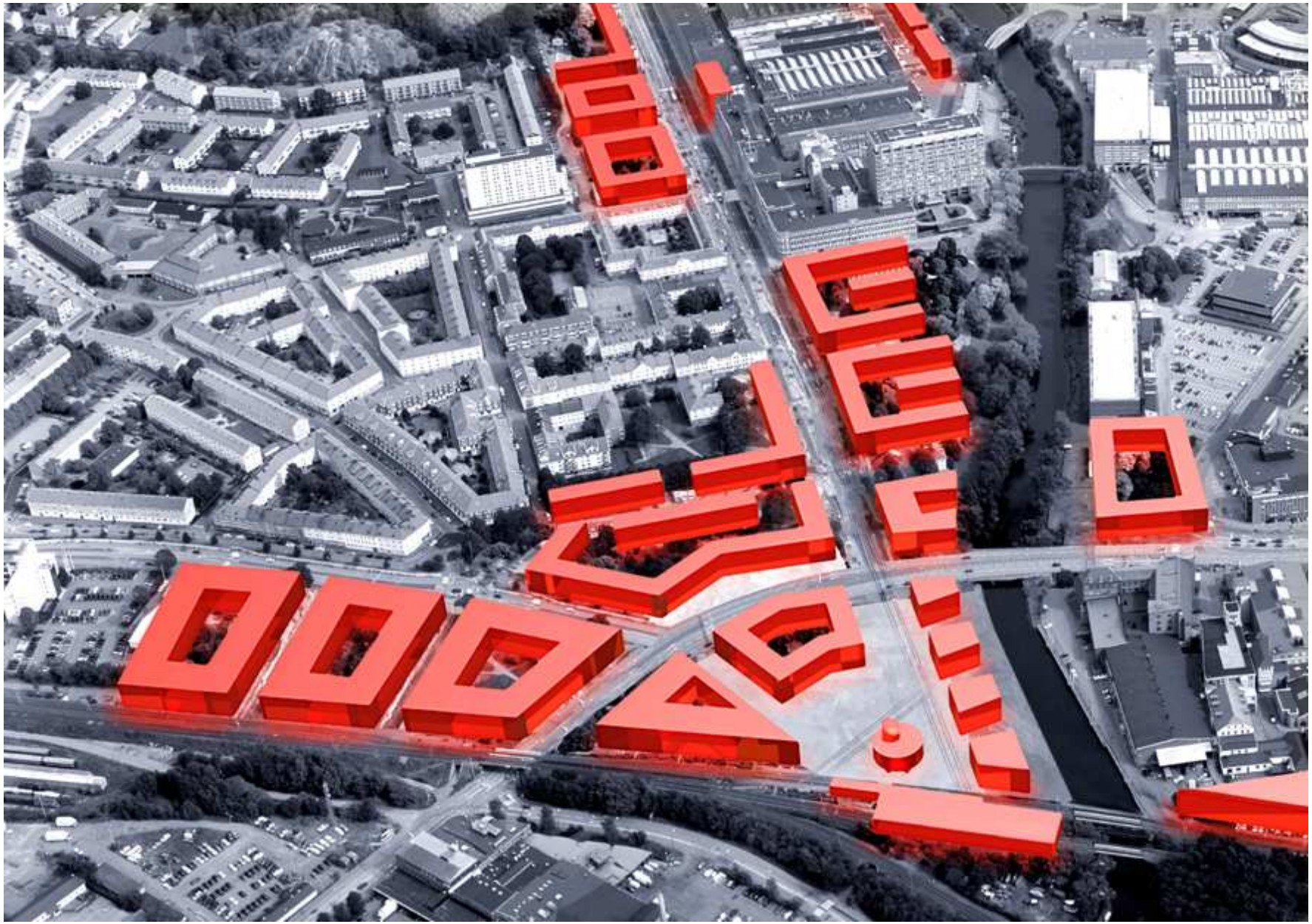
Förslag till utformning

Detta uppslag presenterar en första gestaltningsprincip över hur området skulle kunna utvecklas. Området ingick även som en tomt i den internationella arkitekttävlingen Europan 8, vilket redovisas på följande upplag. I samband med detaljplanering av området bör förslagen fördjupas och prövas ytterligare parallellt med planeringen av det nya resecentrat.

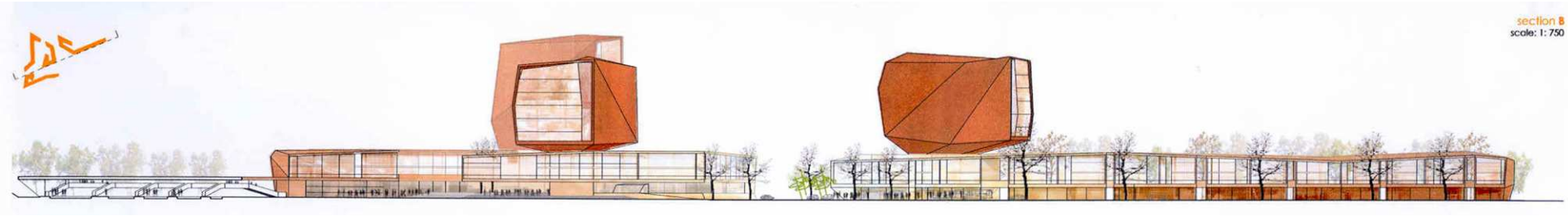
Planillustrationen föreslår att det nya Gamlestads Torg omges med ny bebyggelse utmed Gamlestadsvägen och Säveån samt spårområdet. En ny stationsbyggnad som ev kan kombineras med en kontorsbyggnad kan skapa en bra avgränsning av platsen västerut och rama in torget. Det nya torget hamnar i fokus av alla gator som mynnar i platsen.

Gestaltningsmässigt har det bedömts viktigt att betona kopplingen mellan Gamlestadens bostadskvarter, stationen och det nya Gamlestads Torg och därmed tillåta kvartersstaden att sträcka sig över Gamlestadsvägen och möta stationsområdet. Mot Säveån föreslås ny bebyggelse mot ån för att skapa ett intimt kajrum. Generösa öppningar mellan husen kopplar torget till kajen och Gamlestadens fabriker. För att förstärka sambandet över till Gamlestadens fabriker och Bagaregården bör även den norra stranden mot Säveån utformas som ett hårdgjort kajrum. Denna skulle även utgöra en spännande kontrast till ett förstärkt parkrum öster om Gamlestadsvägen. För att öka tillgängligheten till pendeltågsstationen höjs torget i nivå med pendeltågsstationen så man får direktkontakt från torget till den östra perrongen. Nivåskillnaden mot kajen tas upp i trappor och byggnader i souterräng mot ån.

Vy över nytt Gamlestads Torg vid en ny knutpunkt mellan buss, spårvagn och pendeltåg,
Illustration: RADAR Arkitektur & Planering



Planillustration över möjlig ny bebyggelse och stadsstruktur på Gamlestads Torg. *Illustration: RADAR Arkitektur & Planering*



Europan 8

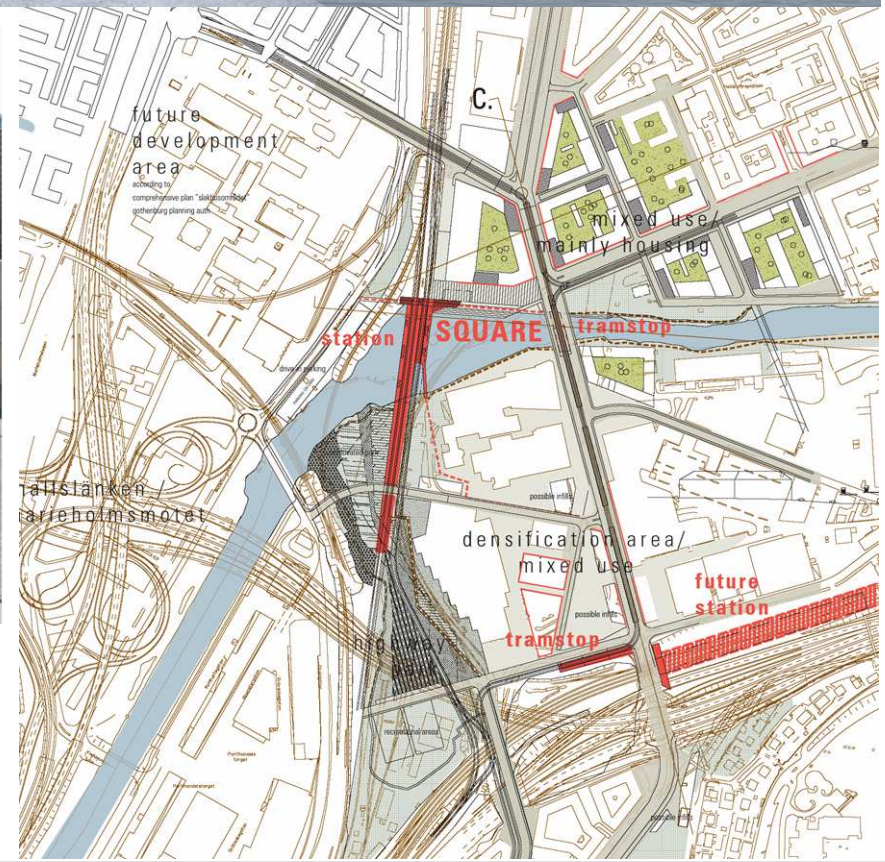
Gamlestads Torg deltog även som tävlingstomt i världens största arkitekttävling Europan 8, som denna omgång omfattade totalt ca 70 tävlingstomter från 19 länder runt om i Europa. För Gamlestads Torg lämnades totalt 25 förslag in, varav en förstapristagare och en andrapristagare samt ett hedersomnämnande korades under februari 2006. De två vinnande förslagen redovisas kortfattat nedan och ska bearbetas i kommande detaljplanearbete för Gamlestads Torg.

Förstapristagare: Boris Bezan, arkitekt Slovenien
Hector Mendoza Ramirez, arkitekt Mexico
Mara Partida Munoz, arkitekt Mexico
Medhjälpare: Maria Poch, arkitekt Spanien

The ceiling of the station reflects water and light on the waiting passengers.

BB999

The new development wants to connect and intertwine with Gamlestaden and its urban life with new cafes, laundrys and clowd living



Andrapristagare: Nils Björling, arkitekt Sverige
Magnus Björkman, arkitekt Sverige
Kristoffer Nilsson, arkitekt Sverige
Louise Lövenstierne, arkitekt Sverige
Mathias Stabel Tvedt, arktiekt Norge

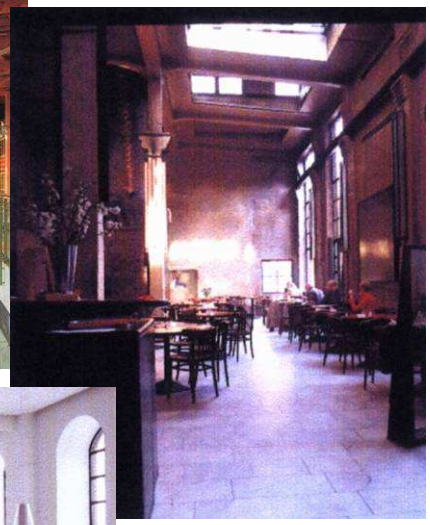
Nya Kulan

Markanvändning

Sedan början av 1990-talet pågår en omflyttning av SKF:s tillverkning från lokalerna norr om Säveån till fabriksanläggningarna söder om ån. Samtidigt har en omvandling med inriktning på kontor och verksamheter påbörjats i de västra delarna. Omflyttningarna av tillverkningsindustrin öppnar stora möjligheter att ta vara på de magnifika industribyggnaderna och fylla dem med nytt innehåll.

Området som helhet bör ges ett så blandat innehåll som möjligt. De gamla fabriksområdenas stora skala gör att det spelar en stor roll för stadsdelen vilket innehåll de fylls med. Nya Kulans östra del består till större delen av mycket tät bebyggelse med breda, djupa industrilokaler med takljus. Dessa utgör en resurs samtidigt som de inte tillåter vilken verksamhet som helst. Möjliga användningsområden är handel, utställningslokaler, kultur- och aktivitetscentrum, utbildning mm. Inom fabriksområdet är det även viktigt att tillskapa bostäder. Jämförelser med liknande områden visar tydligt att det behövs ett inslag av bostäder för att uppnå ett levande och tryggt område. Detta kräver kreativa lösningar eftersom det är en mycket speciell bebyggelse. Bostäder kan framför allt bli aktuellt i de smalare huslängorna utmed Artillerigatan, Hornsgatan och Ryttmästaregatan samt i HK2, Laboratoriebyggnaderna samt i nytillskott inne i området.

Planen tillåter blandstad med ett innehåll av minst 20% bostäder samt max 25 % handel (*räknat på en totalyta om 118.000kvm*) av karaktären sällanköp eller urvalshandel (kläd- och fackhandel). Det motsvarar totalt ca 30.000 kvm handel. Inom föreslagen handelsyta tillåts en livsmedelsbutik om max 5.000 kvm. I övrigt tillåts kontor, utbildning,



Exempel på användning av gamla industrimiljöer.

restauranger, fritidsverksamheter, kultur, utställningslokaler, hotell, hantverk och liknande. Ny bebyggelse skall ej placeras närmare än 50 meter från yttre gräns på byggbar mark inom SKF:s etablering i Bagaregården söder om ån. En förutsättning är för bl.a bostäder är att bullernivåerna hanteras *(redovisas i del 1).*

Med tanke på det aktiva föreningslivet som ofta deltar i det offentliga livet även utomhus finns det behov av en ***utomhusscen*** som kan stå öppen för allmänt bruk. Planen föreslår att en sådan scen placeras inom Nya Kulan. För att locka folk att besöka området bör en blandning av både små och stora attraktioner eftersträvas. Det strategiska läget ger goda förutsättningar att utveckla området till en betydande framtida resurs i östra Göteborg.

Exempel på utomhusscener i Manchester samt i Odense.

Gestaltning

Nya Kulans gamla industribyggnader har en enorm utvecklingspotential och ett mycket stort värde både industrihistoriskt och för Gamlestaden som stadsdel. För att Nya Kulan verkligen ska inlemmas i den befintliga stadsstrukturen krävs kreativa lösningar vilket måste utredas vidare under detaljplanearbetet.

Bevarande

SKF:s fabriksanläggningar utefter Artillerigatan är en välkänd silhuett för göteborgarna, där SKF bedrivit produktion av kullager sedan 1907. Området är mycket värdefullt att bevara i sin helhet. De västra delarna, med HK1, HK2 och HK3 samt A-fabriken, Maskinverkstaden och R-fabriken finns särskilt omnämnda i kommunens bevarandeprogram och ska bevaras. De östra delarna finns upptagna i programmet och utgör också en mycket viktig del i helheten varför planen föreslår att även huvudbyggnaderna i den östra delen med C- och S-fabriken bevaras och skyddas genom rivningsförbud.

En förädling bör ske med stor hänsyn och varsamhet till de miljöer och kvaliteter som finns inom området. Området har ett stort kulturhistoriskt intresse med en sammanhållen, storskalig karaktär mot omgivningen och en mer småskalig, låg industrikaraktär inom området. Särarten gör området unikt och den speciella karaktären skall synliggöras ytterligare i samband med förnyelsen.

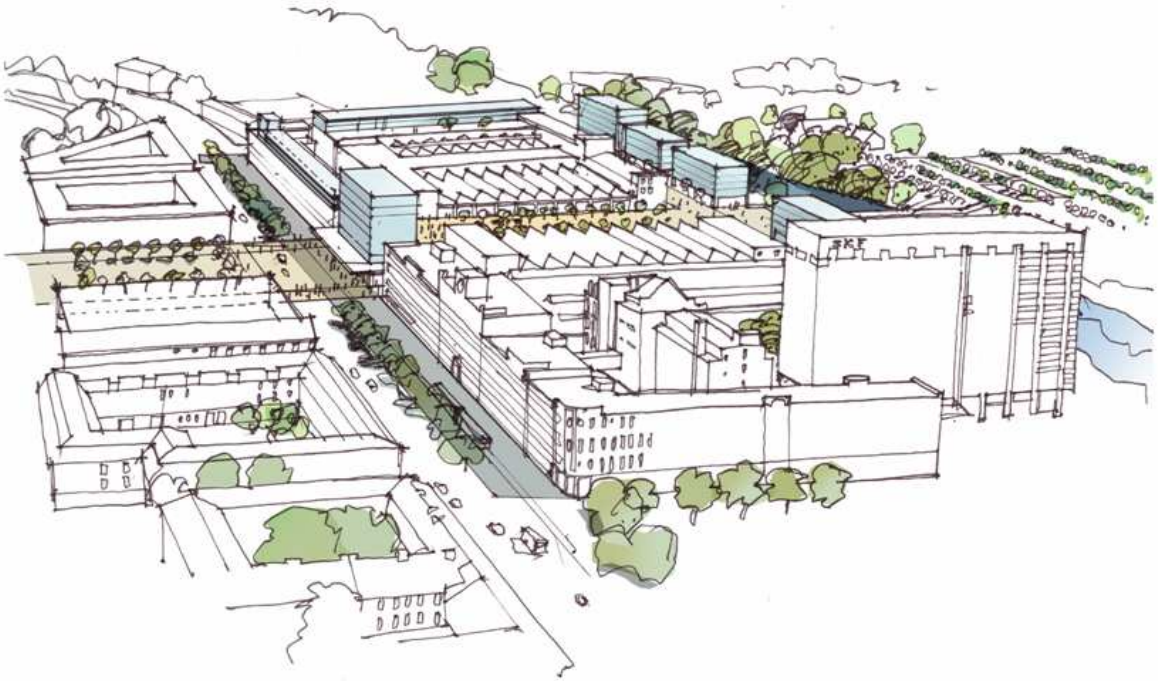
I fortsatt detaljplanearbete bör det tas fram ett samlat gestaltningsprogram som behandlar avvägningar kring kulturmiljöer, kompletterande bebyggelse, skyltning, belysning, grönska, markbehandling mm inom området.

Nya Kulans fasad mot Artillerigatan. K-fabriken markerar mittpunkten på den långa fasaden. Foto: Lijlewall Arkitekter AB

Rivning

Två byggnader i den östra delen har bedömts som svåra att bevara. Den ena är K-fabriken, som är i dåligt skick och har stora invändiga föroreningsproblem, vilket föranleder att det är aktuellt att riva den. Den karakteristiska långa slutna tegelfasaden utmed Artillerigatan har bedömts som kulturhistoriskt mycket intressant, vilket ställer krav på att K-fabriken, om den rivs ersätts med en ny byggnad. Stadsbyggnadsmässigt kan det finnas vinster med någon form av öppning som skulle vara välgörande för Artillerigatan som idag upplevs som skuggig och utdragen efter att man passerat A-porten österut. Sambandet med kvartersstaden på andra sidan måste på alla sätt ökas så att den idag till större delen inhägnade trafikbarriären Artillerigatan bryts, och istället utvecklas till sammanhållande livsnerv som förenar Nya Kulan med staden på andra sidan. En öppenhet på den södra sidan kan bidra till att öka det upplevelsemässiga sambandet med motstående sida. Frågan bör behandlas under detaljplanearbetet.

Den andra byggnaden som bedömts som svår att bevara utgör härdverkstaden (V-fabriken), som utgör en enkel byggnad utan isolerande skikt. Den är dessutom i dåligt skick, varför en rivning är aktuell. Särprägeln som de gamla byggnaderna och strukturen ger samt spännande detaljer, i både stor som liten skala, ska tas tillvara i framtida gestaltning av området.



Befintliga båtvarv och föreningar utgör ett spännande inslag utmed ån och bör bevaras men samordnas med ett nytt stråk utmed ån.

På- och nybyggnader

Det är aktuellt att komplettera befintlig bebyggelse med viss ny bebyggelse både i form av påbyggnader och nya fristående hus. Påbyggnader kan bl.a bli aktuellt ovanpå C-fabriken samt kring de befintliga industrihallarna.

I de södra delarna mot Säveån är det intressant att komplettera med nya huskroppar med stor andel bostäder. Dessa skall ej inkräkta på den gröna miljön kring ån.

Friytor

Nya Kulan är redan idag en mycket tätbebyggd miljö, med stora djupa industrilokaler. När delar rivs finns det därför anledning att fundera vidare över både behov och vilka möjligheter som finns att skapa attraktiva friytor inom området. När härden rivs öppnas en stor öppen yta som antingen kan förtätas i olika grad eller helt lämnas öppen, för någon form av aktivitet eller uterum. Parkrummet i de västra delarna av området är värdefull som avbrott till de hårdgjorda tätt exploaterade miljöerna.

Vy över ny saluhall. *Illustration: Liljewall Arkitekter AB*

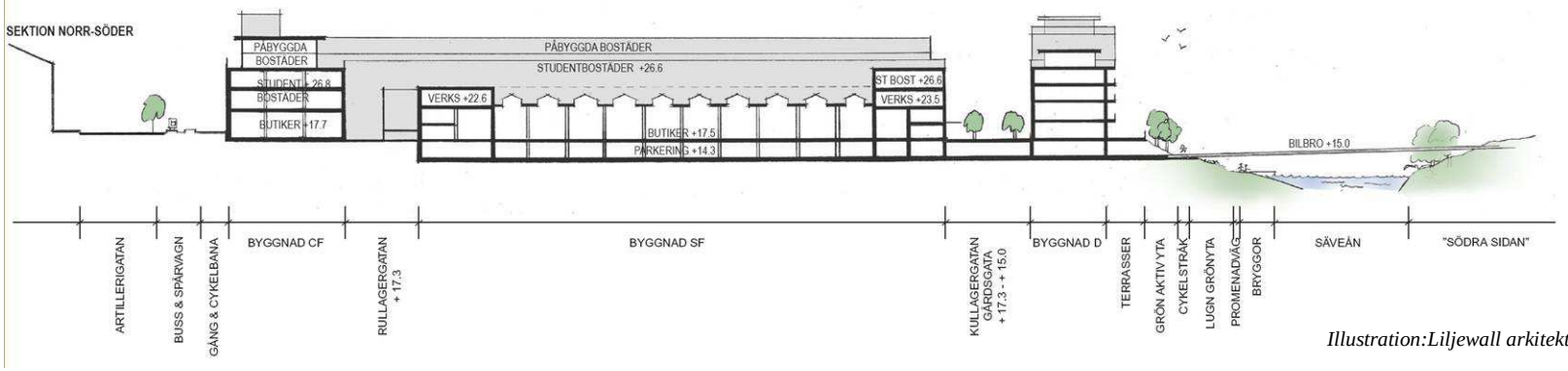


Illustration:Liljewall arkitekter AB

Nya entréer

Planen föreslår att Nya Kulanområdet öppnas upp och görs ***tillgängligt för allmänheten*** över hela dygnet. Antalet entréer bör utökas samtidigt som utformningen av befintliga entréer bör förbättras med en tydligare utformning t.ex genom betoning i markbehandling, belysning, portik mm.

Den långa fasaden utmed Artillerigatan måste göras mer välkomnande samtidigt som de kulturhistoriska värdena värnas. En rivning av K-fabriken skapar ett genombrott i fasaden mot Artillerigatan, vilket öppnar möjligheter att skapa en ny kontakt med Säveån och entré till de inre delarna av Nya Kulan samtidigt som den kan annonsera en ny användning av det östra området. Entréplanet bör därför lämnas helt eller delvis öppet som ett ***nytt entrévalv*** in i området.

Hörnet mot Ryttmästaregatan bör öppnas upp i entréplanet så det blir en naturlig entré in i området.

Utmed Hornsgatan kan med fördel skapas mindre verksamheter och handel i markvåningen. *Illustration:Liljewall Arkitekter AB*

Vy från Rullagergatan västerut. *Illustration: Liljewall Arkitekter AB*

En tydligare och bredare entré i den västra delen förstärker intrycket och leder naturligt in besökare och kunder till Rullagergatan och de nya kontoren i det f.d. fabriksområdet.
Illustration:LiljewallArkitekterAB

Entrén söderifrån bör utformas för att välkomnande kunna ta emot även biltrafik. Nya entréplatser vid HK3 samt centralt i området mot Säveån är önskvärda för att skapa en koppling söderut. Befintliga stråk från Kristinedal skall bevaras och utvecklas med mer riktade entréer även söderut.

Nya stråk

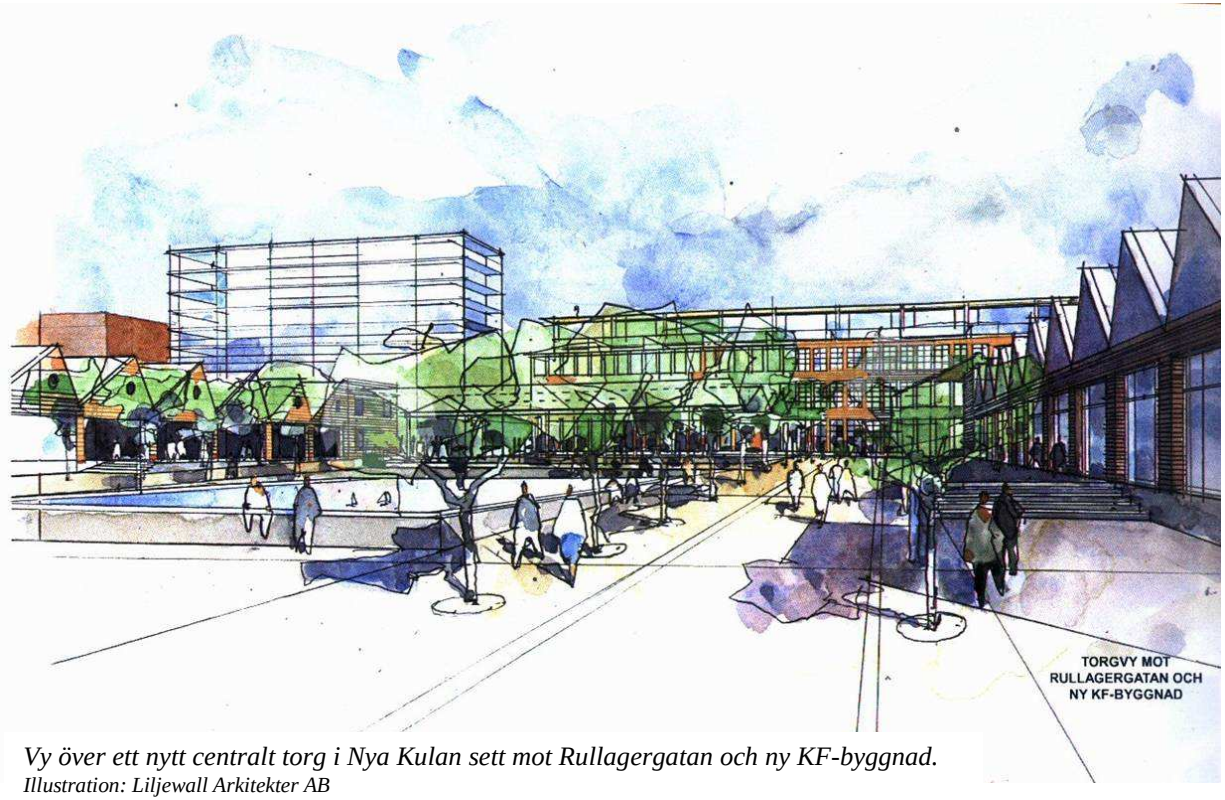
Det nya genomgående grönstråket utmed Säveån kan bidra till att skapa ett naturligt flöde genom området. Strandlinjen utgör en viktig del i detta stråk och bör förstärkas med ytterligare grönska men gärna också betona industrikaraktären i området. Nya Kulan bör även öppnas upp söderut mot Munkebäck med nya gång- och cykelstråk genom området som binder samman de östra stadsdelarna med Gamlestaden. Detta skapar viktiga stråk som kan bidra till att stärka områdets funktion som handelsplats.

Parkering

Svårigheten att idag parkera inom Nya Kulan har gjort att det finns två externa parkeringsplatser utmed Artillerigatan - kv. Abborren och kv. Makrillen. Dessa kvarter bör exploateras med blandstadsbebyggelse med bostäder, kontor, handel mm varför parkeringen för Nya kulan behöver lösas på annat sätt. För Nya Kulans västra del behöver behovet även fortsättningsvis täckas av externa parkeringsplatser. Att lösa det helt inom området är omöjligt. För den östra delen kan behovet lösas i ett större källargarage samt markparkering söder om Säveån. För att täcka behovet har det diskuterats att ta bergrummet i Bunkeberget i anspråk för parkering. Det innebär att de föreningsverksamheter som idag håller till i bergrummet måste flyttas. Ett alternativ till bergrumsparkeringen är att lokalisera p-hus utmed Ryttmästaregatan respektive Hornsgatan. Ev. kan ett mindre p-hus i kv. Makrillen vara tänkbart. Frågan måste klaras ut i samband med kommande detaljplanering.

Marcusplatsen i Venedig - inspirerande piazza

Piazza Nya Kulan



Vy över ett nytt centralt torg i Nya Kulan sett mot Rullagergatan och ny KF-byggnad.
Illustration: Liljewall Arkitekter AB

Förslag till utformning

Förslaget syftar till att bryta barriärer genom att öppna området, skapa fler entrépunkter samt förädla den karaktäristiska industrimiljön till ett levande handels- och aktivitetscentrum mitt i Gamlestaden. Genom att komplettera med bostäder inom området, såväl i påbyggnader som fristående hus samt ge plats för ett lättillgängligt rekreationsområde vid Säveåns strand skapas ett levande område dygnet runt.

För att införliva Nya Kulan i Gamlestadens kvartersstruktur och knyta samman Gamlestaden med Säveån, förlängs delar av det befintliga gatunätet genom nya entréer i fasaden utmed Artillerigatan, vidare över torget i Nya Kulans centrum och ner till Säveåns parkstråk.

Utvecklingen av ett handelscentra i Nya Kulan förutsätter en förbättrad tillgänglighet, framför allt från söder men även från öster och väster.

Östra delen

SKF:s fastigheter i den östra delen av området omfattar cirka 72 000 kvm utvecklingsyta, varav cirka 25 000 kvm utgör nybyggnader. De äldre industrilokalerna ihop med kompletterande ny- och påbyggnader skapar en miljö med varierad karaktär och skala. En rivning av den uttjänta härdbyggnaden ger möjligheter att skapa en öppen torgyta för en mängd olika ändamål.

De omgivande byggnaderna utmed Artillerigatan och Ryttmästaregatan bör byggas på med bostäder i två våningar med stora terrasser mot söder, som "radhus på taket". Påbyggnaderna bör ges karaktären av lyktor med transparenta fasader. Hörnet mot Ryttmästaregatan i den östra delen, är en av de viktiga entréerna till Nya Kulan och kan annonseras med ytterligare någon våning.

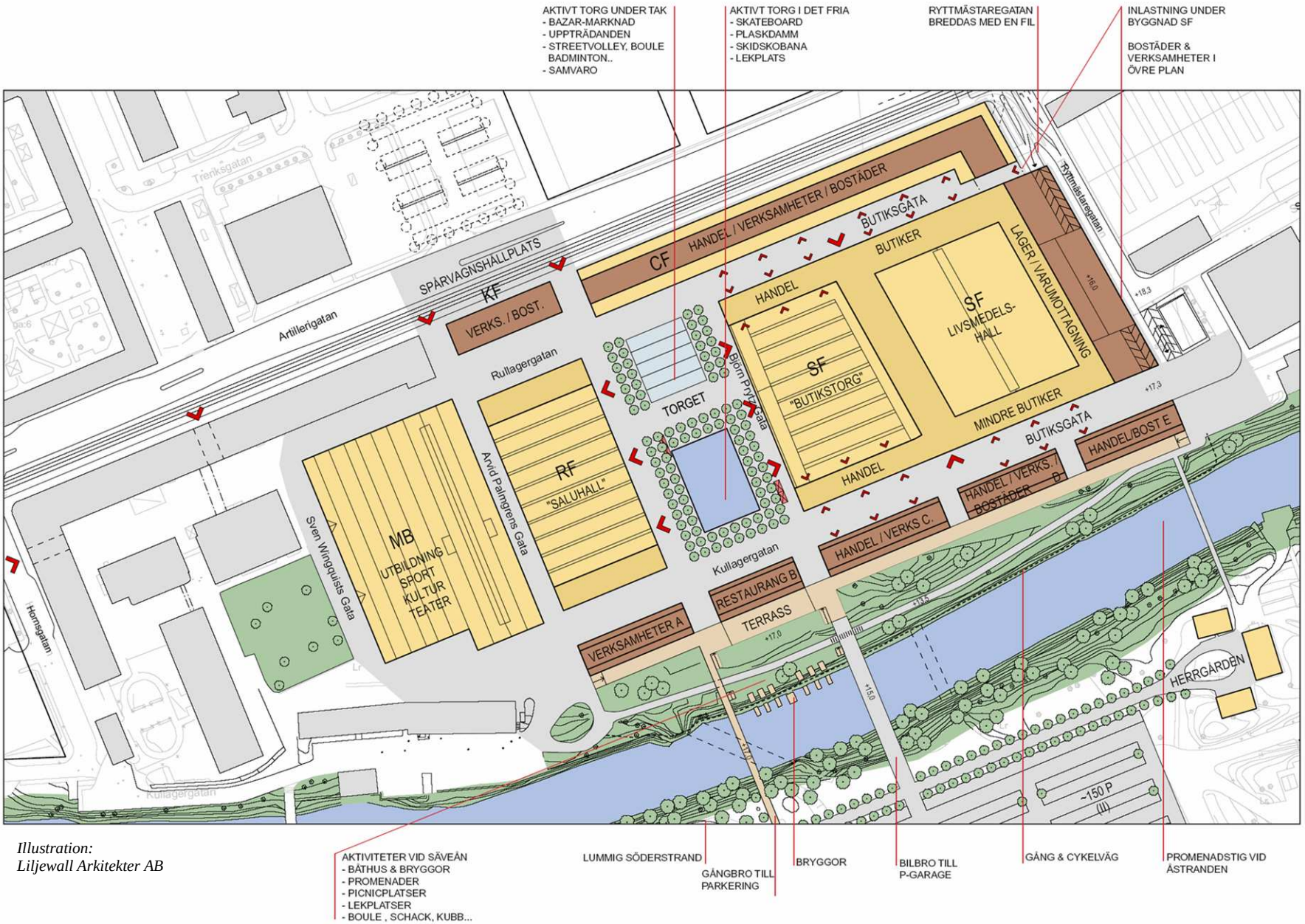
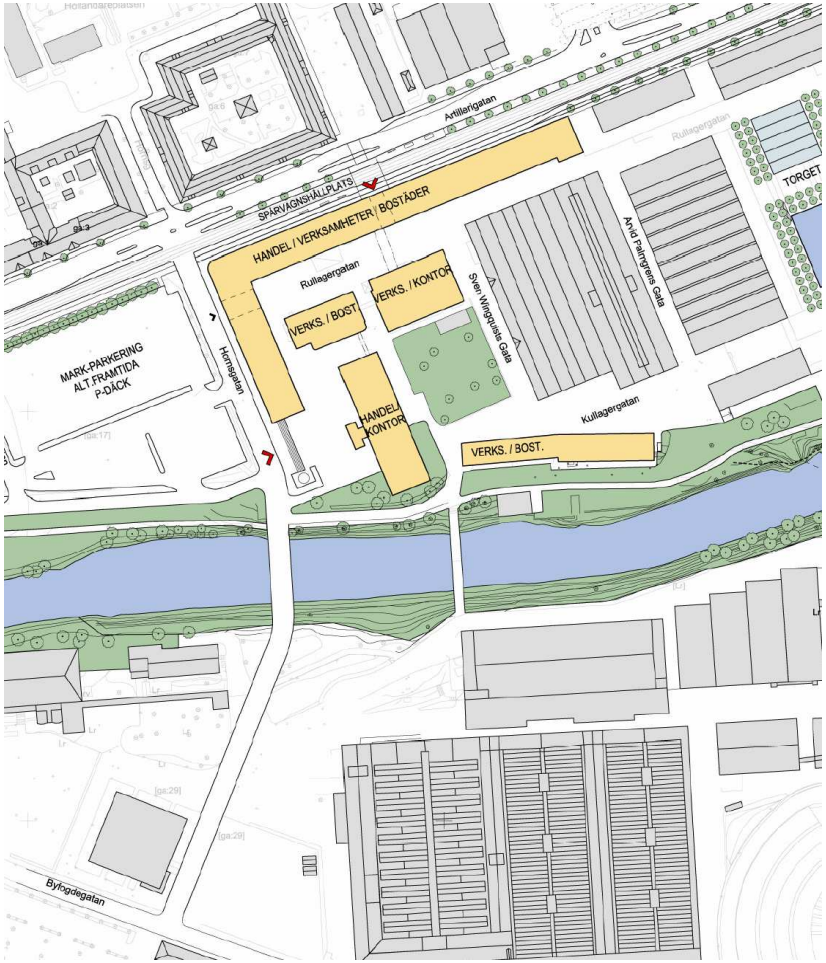


Illustration:
Liljewall Arkitekter AB

Piazza Nya Kulan

Illustration: Liljewall Arkitekter AB



Utvecklingsplan för västra delen av Nya Kulan med en blandning av kontor, bostäder, handel och verksamheter. En ny vägkoppling skapas mellan Hornsgatan och Byfogdegatan och planen föreslår att korsningen mot Artillerigatan breddas något för att kunna dubbelriktas med både in- och utfart från Hornsgatan.
Illustration Liljewall Arkitekter AB.

Två nya öppningar mot Artillerigatan öppnar området mot norr samtidigt som porten mot Ryttmästaregatan vidgas. Eventuellt behövs ytterligare portar i östra delen av Artillerigatan.

De låga hallbyggnaderna inom området lämpar sig väl för handel och hantverk, utbildnings-, sport- och kulturändamål. De är ljusa och luftiga med höga rumsvolymer och sågtandade taklanterniner. Här finns utrymmen för större och mindre butiker för dagligvaror och sällanköpsvaror, verkstäder, hantverkshus, stora kedjor och specialbutiker blandat med mötesplatser på kaféer, vinbarer - allt som gör Nya Kulan till ett centrum med unik karaktär.

Mot Säveån föreslås nya byggnader utmed Kullagergatan. Byggnaderna uppförs i 5-7 plan och kan innehålla butiker i gatuplanet och verksamheter eller bostäder med uteplatser mot söder.

Västra delen

Kungsledens fastigheter, som omfattar en yta av cirka 45000 kvm befintlig yta i västra delen av Nya Kulan, inrymmer idag kontor, viss handel och andra verksamheter. Området annonserar sig genom SKF:s höga huvudkontor och genom det karaktäristiska hörnet i korsningen Artillerigatan-Hornsgatan.

Samtidigt som de nuvarande entréerna genom A-porten och porten från Hornsgatan bibehålls blir entrén i anslutning till Säveån, SKF:s huvudkontor och en ny förbindelse över ån betydelsefull. Här skapas ett nytt entrétorg, en piazza, som öppnar den sydvästra delen av området och blir naturlig entré till stråket genom Nya Kulan till Brahegatan. Byggnadernas bottenvåningar får ett utmärkt handelsläge och torget blir en attraktiv mötesplats med kaféer, uteserveringar, restauranger mm. Som komplement till verksamhetslokalerna skapar ett nytt inslag av bostäder i form av studentbo-

städer, äldreboende eller hotell liv i området dygnet runt. När parkeringsplatserna inom området minskas kan Rullagergatans västra del utvecklas till ett öppnare gaturum med karaktär av gårdsgata.

Det är önskvärt att trafikflödet i anslutning till grönstråket utmed Säveån minskas. Detta kan ske genom att den nuvarande infarten från Hornsgatan till Kullagergatan minskas och porten till Rullagergatan, Postgången, breddas.

Ett lätt och luftigt skärmtak kan skapa fina samlingspunkter samtidigt som det kopplar ihop de olika byggnaderna. *Illustration:Liljewall Arkitekter AB*

Gatuvyer från
västra delen av Nya Kulan.
Illustrationer: Liljewall Arkitekter AB

Kv.Abborren

Markanvändning

Förnyelse av Nya Kulan aktualiserar, förutom möjligheter till nytt innehåll i de gamla industrilokalerna, även en möjlighet till förtätning på de stora markparkeringsytor som idag finns utanför området bl.a i kv Abborren. En förnyelse föreslås innehålla blandstad med ett inslag av 80 % bostäder. I bottenplanen samt mot Artillerigatan och Gamlestadsvägen tillåts även kontor, lokalytor samt småskalig handel och service. Parkeringen bör lösas i ett stadsmässigt p-hus ev. i kombination med garage. Området invid ån ska avsättas för ett bredare parti av natur- och parkmark. Avgränsningen bör dras i en linje från A-fabrikens gavel och västerut. Apoteket och grönskan kring huset ska bevaras och avsluta parkområdet västerut. Marken bör göras allmänt tillgänglig och byggnaden om möjligt fyllas med en verksamhet som tillåter att parkområdet möter Artillerigatan.

Kv. Abborren utgör en lämplig förtätningstomt som kan knyta Gamlestaden till Säveån.

Gestaltning

Marken är mycket attraktiv för förtätning och viktig för stadsbilden. Parkeringsplatserna upplevs av många som sår i stadsmiljön och utgör dessutom ett alltför dåligt markutnyttjande i ett bra kollektivtrafikläge. Planen föreslår att området förtätas med sluten eller halvsluten kvartersbebyggelse mellan tre och fem våningar. Fortsatt detaljplan bör utreda lämplig höjd och utformning i förhållande till A-fabriken samt befintliga landshövdingehus.

Centrala Gamlestaden

Markanvändning

Centrala Gamlestaden utgör den befintliga handelskärnan i Gamlestaden som förutsätts behållas och anslutas via Brahegatan och kv. Makrillen till Nya Kulan. Området förslås innehålla blandstad med minst 50 % bostäder samt ca 20 % handel vilket motsvarar totalt ca 12.000 m^2 sällanköpshandel, livsmedelshandel, restauranger och service mm. Utöver det tillkommer stadsdelsförvaltningens lokaler, biblioteket mm utmed Brahegatan, som på sikt kan utvecklas som ett kulturhus med utökad verksamhet. .

Gestaltning

Kv. Makrillen bör anslutas till befintlig bebyggelse och utformas med en sluten fasad mot Artillerigatan, dels för att klara bullerstörningar från trafiken och dels för att överbrygga barriären Artillerigatan och bättre knyta samman Gamlestadens stadsbebyggelse med Nya Kulan. För att skapa en mer varierat gaturum bör bebyggelsen omfatta 4-5 våningar. Planläggning av området bör ske parallellt med planläggning av Nya Kulan, för att kunna skapa sambanden över Artillerigatan.

Befintliga landshövdingehus, som utgör en viktig del av kulturmiljön i Gamlestaden, och finns upptagna i kommunens bevarandeprogram ska bevaras.

Konsumkvarteret kan ersättas med en ny byggnad med handel i bottenplan eller om möjligt byggas på med bostäder. Det bör fysiskt ges förutsättningar för handel i bebyggelsen som möter Nya Kulan i kv. Makrillen samt utmed Artillerigatan och Brahegatan.

Flygbild över kv. Makrillen. *Foto: Gösta Rydvall*

Gamlestadens fabriker

Markanvändning

Området föreslås rymma ett så blandat innehåll som möjligt. För att nå en levande stadsmiljö i området mellan Gamlestads Torg och Ånäsmotet behövs framför allt fler bostäder i området. Idag sätter farligt godstransporterna begränsningar i form av riskavstånd, men när Partihallsförbindelsen är byggd och farligt godstransporterna kan föras över på den nya leden öppnas goda möjligheter till att förtäta med bostäder.

Planen tillåter blandstad med ett innehåll av minst 20 % bostäder. Kontor, vård, restauranger, hotell, fritidsverksamheter, kultur, hantverk samt andra icke störande verksamheter tillåts söderut mot E20, Gamlestadsvägen och i de västra delarna av området.

Illustration över utformning av ny vårdcentral. *Illustration: Liljewall Arkitekter AB*

Illustration överfasad till ny vårdcentral. *Illustration: Liljewall Arkitekter AB*

Mark ska i fortsatt planering avsättas för entré och perrong för nya pendeltågsstationer för såväl Norge-Vänernbanan samt för Alingsåspendeln.

Planen föreslår att kontor samt andra verksamheter med normal persontäthet får byggas som närmast 10 meter från Norge-Vänernbanan och 40 meter från Västra Stambanan. Bostäder tillåts som närmast 20 meter från Norge-Vänernbanan och 60 meter från Västra Stambanan/Hammaren och bör utformas för att klara buller från såväl väg som järnväg. Planen föreslår, utifrån rekommendation från Räddningstjänsten, att farligt gods ej körs genom pendeltågsstationen utom i nödfall.

Vilket tillskott av bostäder som krävs för att det ska upplevas som attraktivt att bo här är en fråga som måste prövas i fortsatt arbete. I övrigt är den blandning som finns av verksamheter, kultur, restaurang, bowling, TV-studios mm mycket positiv och bör om möjligt utvecklas ytterligare. Inom den norra delen av området pågår planering och ombyggnad för en ny vårdcentral. Idag finns ett verksamhetsinnehåll inom området som vänder sig till besökare på både dag- och kvällstid, vilket är positivt.

Gestaltning

Bevarande

Gamlestadens fabriker är, som Göteborgs första stora industri och den äldsta bevarade industribyggnaden i Göteborg (*Sockerbruket*), ytterst viktig att bevara i sin helhet. Den norra delen av området samt kontorsbyggnaden utgör de kulturhistoriskt mest intressanta och finns alla upptagna i kommunens bevarandeprogram. För helhetsupplevelsen är

Planområdet sett västerifrån. Gamlestadens fabriker mitt i bild.

Flygillustration över möjlig förtätning inom Gamlestadens fabriker. *Illustration: GAJD Arkitekter*

dock alla befintliga byggnader mycket viktiga. Planen föreslår därför att även den sydvästra industribyggnaden, fd Väveriet, ska bevaras. Den förtätning som föreslås skall utformas så att den samspelar med befintliga miljöer, som bl.a har en småskalig karaktär trots de stora byggnadsvolymerna.

Ny- och påbyggnader

De bästa förtätningsmöjligheterna söder om Säveån finns på Gamlestadens fabriker. Här finns idag relativt mycket markparkering och trafikmark som är attraktiv att exploatera. Området som redan genomgått en första omvandling av de gamla industrimiljöerna står nu inför ett skede av förädling och komplettering av både bebyggelse och innehåll.

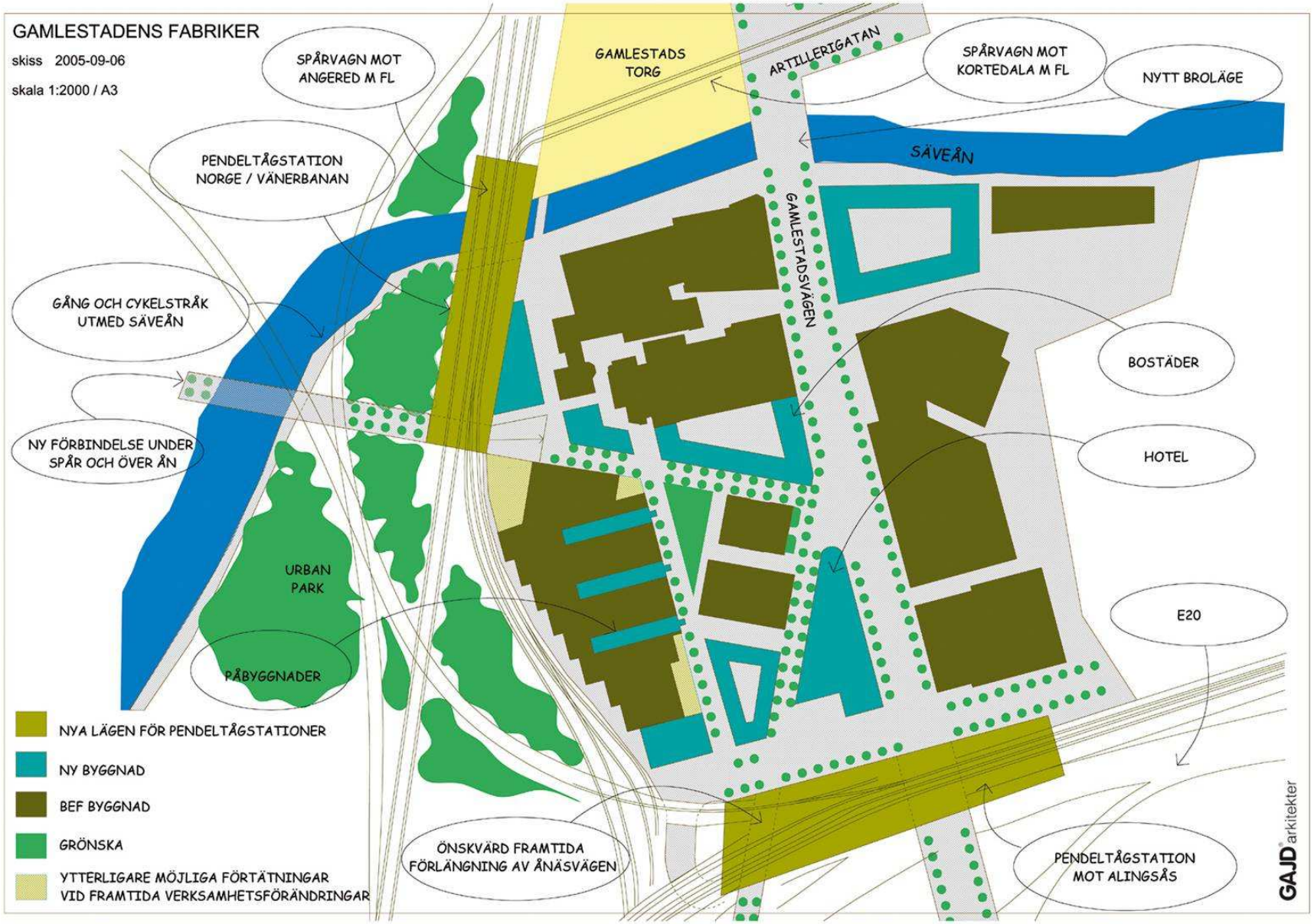
Planen föreslår att området förtätas med ny bebyggelse för att få till ett stadsmässigt samband mellan Gamlestaden och Bagaregården. Detta är det enda stället där det idag går att skapa en naturlig koppling med stadsdelarna söder om E20. Det har därför bedömts som viktigt att komplettera med ny bebyggelse och att sträva efter att föra ner en tät stadsstruktur så långt som möjligt fram till E20.

Ny bebyggelse bör höjdmässigt hållas inom samma skala som befintliga industribyggnader. Inom fortsatt detaljplanearbete bör förhållandet mellan de kulturhistoriskt intressanta fabriksmiljöerna och ny bebyggelse behandlas. Nya högre byggnader kan tillåtas i anslutning till den nya pendeltågsstationen för Norge-Vänernbanan samt i anslutning till den södra entrén från Bagaregården i fonden av Ånäsvägen. Söderut bör bebyggelselinjen så långt som möjligt följa befintlig kvarterslinje utmed Malmsjögatan.

Illustration över möjlig förtätning inom Gamlestadens fabriker. Illustrationer GAJD Arkitekter

Illustration över förtätning utmed Gamlestadsvägen. Gamlestadens fabriker i fonden. Illustration GAJD arkitekter

Illustrationerna visar hur en förtätning vid Gamlestadens fabriker skulle kunna se ut. Bilden är taget norrut i förlängningen av Ånäsvägen mot Turitzhuset.



Planillustration över möjlig förtätning inom Gamlestadens fabriker. *Illustration: GAJD Arkitekter*

Nya platser

Framför den planerade stationen för Alingsåsbanan föreslås en stationsplats som också kan fungera välkomnande för förbipasserande. För att få en mer sammanhållen stadsmiljö bör rondellen mellan Gamlestadsvägen och Ånäsvägen ersättas med en ljusreglerad korsning. På sikt vore det önskvärt att sänka E20 och i stället dra Ånäsvägen ovan mark i en genare linje mot Gamlestaden vilket skulle öka sambandet mellan stadsdelarna betydligt.

Strukturen i Gamlestadens fabriker utgörs till viss del av små och stora platsbildningar som går i varandra. Flera vackra stadsrum finns inom området, t.ex entréplatsen vid B2 fabriken och Bingo-Lottosudion samt den lilla platsen framför det gamla Sockerbruket. En förnyelse bör bygga vidare på befintlig bebyggelsestruktur. Mitt inne i området mellan Väveriet och det gamla kontoret ligger en central triangulär plats som kan bli en tillgång i en förtätad miljö.

Parkering

Den sydvästra byggnaden – fd väveriet - används idag delvis för parkering, vilket är en tillgång i en fortsatt förtätning. Hur parkeringsbehovet kan täckas i sin helhet behöver studeras vidare i fortsatt arbete med detaljplan.

Eftersom i princip alla öppna markparkeringsytor som finns inom området kommer att bebyggas på sikt bör parkeringen för området lösas i garage, gatuparkering samt ev. p-hus. Marken väster om järn- och spårvägsspåren kan ev. tas i anspråk för parkering vilket då kräver en körbar entré under järn- och spårväg. Denna planskilda passage skulle då kunna samordnas med entréer till pendelstationen.

Förslag till utformning

Strävan har varit att nå hög stadsmässighet genom att minimera trafikmark och impedimentytor samt bebygga de markparkeringsytor som idag finns inom området.

En ny huskropp i omkring fyra våningar skulle kunna uppföras mot den norra fabriksdelen med B2-fabriken, och ges ett innehåll med bostäder. Söderut mot Ånäsvägen sluts området med ny bebyggelse i linje med Malmsjögatans bebyggelsegräns. Bebyggelsen utformas så att den även vänder sig mot en framtida pendelstation för Alingsåsbanan. Mot pendelstationen för Norge-Vänernbanan samordnas ev. stationsutrymmen med en ny kontorsbyggnad, som byggs samman med väderskyddande tak över perrongerna

Söderut mot entrén från Ånäsvägen möter ett nytt kontorshus blickfånget när man närmar sig Gamlestaden söderifrån. Kvarteret intill kan rymma en kombination mellan kontor och bostäder. Huvudstråken föreslås kunna rymma småskalig handel, föreningslokaler mm i bottenplanet för att skapa ett allmänt tillgänglig gaturum.

För att fortsätta en påbyggnad i den utbyggnadsstruktur som under lång tid skett i området föreslås att det gamla Väveriet byggs på med tre huskroppar som följer de ventilationspåbyggnader som i dag finns på huset.

Den triangulära platsen centralt i området görs om till ett grönskande mötesplats som kan fungera som oas i området.

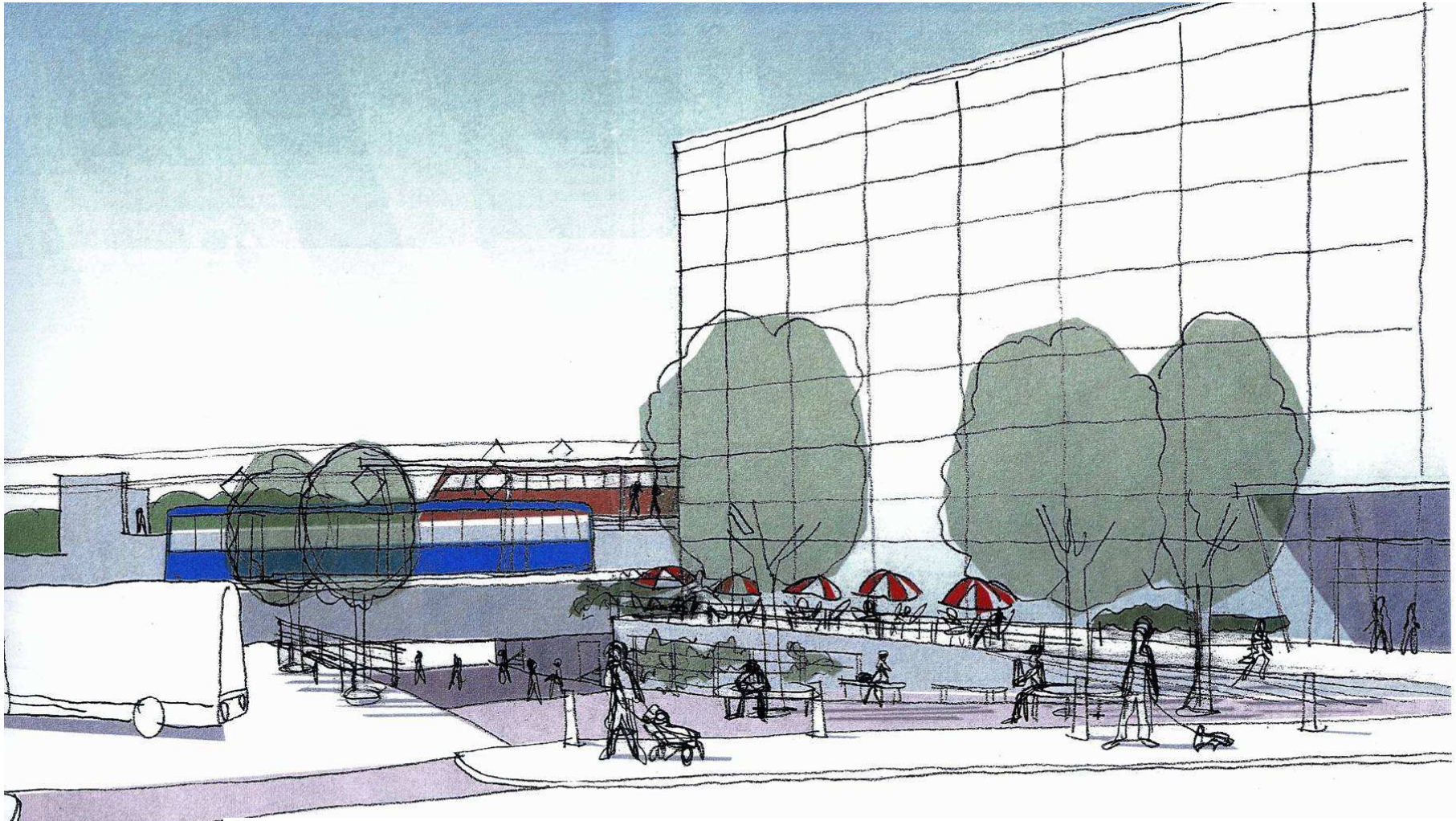


Illustration över möjlig sydlig entré till ny pendeltågsstation för Norge-Vänernbanan. Ev. stationsutrymmen, väntutrymmen mm kan kombineras med ett nytt kontorshus till höger i bild. *Illustration: GAJD Arkitekter*

Bellevue industri-område mm

Bebyggelse i Bellevue industriområde.

Lafayettehuset utmed Artillerigatan.

Markanvändning

Visionen är att Bellevue industriområde skulle kunna förbli ett småskaligt levande verksamhetsområde med dess unika karaktär som det har, men med en viss övergripande statushöjning för området. Småföretagandet är en viktig del av Göteborgs näringsliv och måste ges utrymme att existera även i centrala och halvcentrala lägen. Bebyggelsen har en mycket skiftande kvalitet och karaktär och det finns ett stort värde i att bevara vissa befintliga byggnader, som skulle fungera bra i en förädlad stadsstruktur. Det skulle möjliggöra billigare lokaler där mindre företag har möjlighet att etablera sig och där föreningsliv och alternativa rörelser kan få utrymme att utvecklas, vilket skulle bidra till en social blandning av både människor och verksamheter.

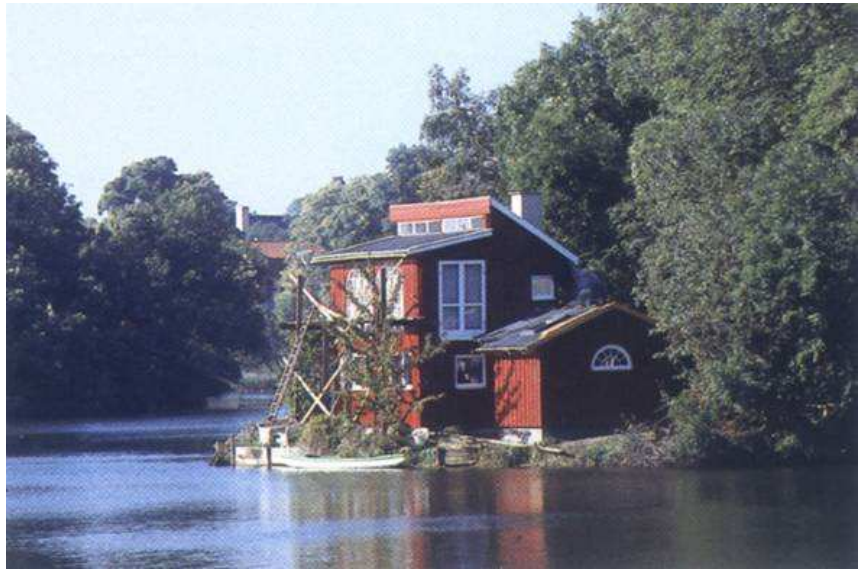
Området som många idag upplever som otryggt speciellt under kvällstid, skulle må väl av nya bostäder speciellt mot Artillerigatan för att knyta samman stadsdelarna öster om Bellevue med Gamlestaden och för att ge mer liv i området kvällstid. Bellevue industriområde föreslås därför innehålla blandstad i så stor utsträckning som möjligt. Norr om Stallmästaregatan och fram till Artillerigatan tillåts blandstad med ett minsta inslag av bostäder om 20 % samt icke störande verksamheter, kultur, kontor, hantverk samt begränsad handel i form av secondhandaffärer samt småskalig saluhallsverksamhet.

Pga närheten till SKF i Sävenäs bör de södra delarna av området i första hand inriktas mot olika typer av verksamheter, kultur, secondhandhandel mm. Söder om Stallmästaregatan tillåts ej bostäder närmare än 200 meter från utkant av SKF:s Sävenäsetablering. Verksamheter får ej vara störande för planerade bostäder i Nya Kulan, Kviberg eller inom området. De bör heller inte medföra att det skapas en baksida mot ån som kan upplevas otrygg.

Områdena närmast ån används idag dels av SKF:s verkstadsklubb som har flera klubbstugor här, dels av diverse privata mindre båtvarv. Dessa verksamheter är önskvärt att bevara och utveckla i samverkan med övrig stadsförnyelse. Strandlinjen tillåts rymma båtverksamheter i liten skala, organiserade båthus samt organiserad odling och andra fritidsverksamheter. Upplag, obrukade odlingslotter och anslutande skräptipp föreslås ersättas med områden som är tillgängliga för allmänheten och ett offentligt genomgående åstråk ska möjliggöras.

I samband med detaljplaneringen av Nya Kulan och Bellevue måste även infartsförhållandena, parkering samt behov och reservat för framtida gatukopplingar mot von Utfallsgatan och Munkebäck klaras ut. Området bör utvecklas långsamt och skulle kunna utgöra ett pilotprojekt för blandstad i kombination med småskaligt verksamhetsområde.

Exempel på enklare bebyggelse invid vattendrag som inte inkräktar på naturmarken.



Planläggning bör föregås av ett program för området för att pröva områdets sociala värden och möjligheter.

Gestaltning

Bellevue industriområde har en mycket stor potential att utvecklas som en blandstad ur flera synvinklar. Områdets särpräglade karaktär, som idag domineras av verksamheter och loppmarknader, är intressant att värna om. Det finns få liknande områden kvar centralt i staden. Genom att satsa pengar på en genomarbetad markbehandling och utemiljö i kombination med vissa väl valda tillägg i bebyggelsestrukturen kan områdets status och trygghet sannolikt öka markant utan att det förlorar sin karaktär. En småskalig och långsam ombyggnad främjar den optimala blandstaden som med tiden kan bli en eftertraktad stadsmiljö. Jämförelser med liknande områden i andra europeiska städer visar att det på sikt kan generera mervärden i mer lockande och kreativa miljöer som uppfattas som mycket attraktiva att vistas i. Genom att skynda långsamt kan Bellevue utgöra en tillgång som på sikt även kan stärka omlandet.

Bevarande och förnyelse

Vissa byggnader har ett lågt bevaransvärde och kan med fördel ersättas med ny bebyggelse. Speciellt viktigt med en förnyelse är det mot Artillerigatan där Bellevue som helhet skulle må väl av att få en sluten bebyggelse mot söder. Strävan bör vara att flytta industri, bilverkstäder mm utmed Artillerigatan till nya lägen antingen inne i området, dock ej intill Säveån, eller någonstans i närområdet.

Lafayettehuset, som utgör ett landmärke, Bofors gamla industrifastighet utmed Korpralsgatan, Stadsmissionens hus på Stallmästaregatan, den gamla klänningsfabriken i hörnet Generalsgatan - Stallmästaregatan är alla viktiga delar av stadsbilden i området och planen föreslår att samtliga byggnader bevaras. Gamla AJCO:s tegelbyggnad mot Artillerigatan-Ryttmästaregata och samt SKF:s verkstadsklubbs byggnader mot Säveån har utpekats som kulturhistoriskt intressanta och ska bevaras. I samband med programarbete bör kulturmiljöfrågorna för området utredas ytterligare.

Ett nytt Bellevueplan

Bellevuerondellen utgör idag en storskalig trafikplats, som har förutsättningar att både förtätas och ges en mer torgliknande utformning. Idag är trafikplatsen svår att överblicka och otydlig i sitt utförande. Området runt dagens hållplats och rondell är i behov av upprustning både vad gäller infrastruktur och stadsbild. En ombyggnad av platsen bör sträva efter en utformning som manifesterar platsen som stadsrum i stället för trafikplats. Genom en förtätning framför allt österut samt med en ny markbehandling och trafikstruktur skulle rondellen kunna bli ett nytt Bellevueplan, som kan fungera som motpol till ett nytt Gamlestads torg och ändpunkt på Artillerigatan. Platsen är mycket viktig som entrérum och knutpunkt för både det nya Kviberg och Gamlestaden.

Befintlig trafikplats vid Bellevue.

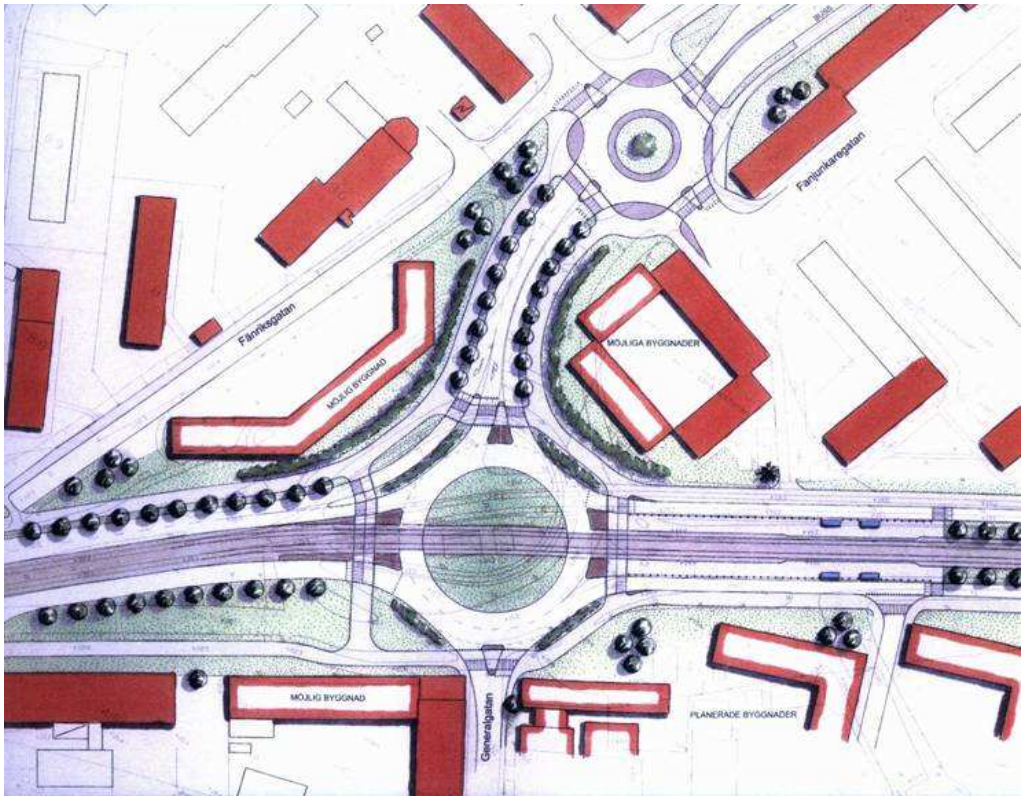
Dagens Bellevuerondell utgörs av onödigt stora asfaltsytor. Bilden illustrerarr en möjlighet att krympa trafikytorna och skapa en tydligare trafikstruktur samt möjlighet till exploatering.

I samverkan med planeringen av förnyelsen i Kviberg samt trafikförnyelseförslag för Bellevue har olika alternativ till utformning utretts. Parallellt med diskussionen efter utställningen har ett alternativ utpekats som lämpligt att gå vidare med för fortsatt planering.

Förslaget omfattar en flyttning av vändslingan österut mot Kvibergs ängar alternativt till Nymånegatan. Det ger möjligheter att skapa en ny mindre och mer stringent rondell som skulle minska trafikytorna kraftigt, ge möjligheter till nyexploatering samt minska upplevelsen av Artillerigatan som en genomfartsled. Platsen skulle kunna ges en mer torgliknande utformning som motsvarar ett mindre Korsvägen eller möjligen Mariaplan. Hållplatsen flyttas österut till Utbyvägen. Trafikföringen bör lösas på ett stadsmässigt sätt med spårvägen mitt i gatan.

En ombyggnad ger Generalsgatan access åt alla håll och det kan bli en viktig huvudinfart österifrån till Nya Kulan. Detta är väsentligt eftersom det finns svårigheter att lösa en komplett in- och utfart till Nya Kulan vid Ryttmästargatan och det finns en målsättning är att hålla ner graden söktrafik på Artillerigatan.

Platsens utformning hänger intimt samman med såväl trafikstruktur som omgivande bebyggelse. För att få ett stadsmässigt rum av hög kvalitet måste utformningen av platsen med både trafiklösning, infarter, ny bebyggelse samt markbehandling under fortsatt arbete samordnas i en lösning vilket bör hanteras i kommande detaljplanearbete.



Illustrationen redovisar föreslagen trafiklösning vid ett nytt Bellevueplan. Gestaltning av förslaget bör utredas vidare i en detaljplan för platsen och samordnas med planerad utbyggnad i Kviberg och kring trafikplatsen.
Illustration: Ramböll

Flygbild över det västra området söder om Säveån. På bilden syns bl.a Kristinedal och SKF:s västra etblering till vänster om Säveån. Kvarteret Gesundaberget utgör ett triangelformat kvarter och närmast i bild syns det norra lokstallet.

Kristinedal

Markanvändning, gestaltning

För att sluta gaturummet kring Gamlestadsvägen och som ett led i ambitionen att skapa en levande stadsmiljö utmed Gamlestadsvägen genom att tillskapa mer bostäder söder om ån föreslår planen en ny byggrätt för bostäder väster om Kristinedal. Detta skulle innebär att SIF:s klubbstuga måste flyttas. Den nya byggrätten skulle kunna rymma ca 12000 m^2 vilket skulle kunna ge ca 100-120 lägenheter. En förnyelse föreslås innehålla blandstad med ett inslag av 80 % bostäder. I bottenplanen samt mot Artillerigatan och Gamlestadsvägen tillåts även kontor, lokalytor samt småskalig handel och service.

Kristinedals sportanläggning ska ges förutsättningar för att ligga kvar i området. Anläggningen är en viktig del i strävan att försöka knyta samman den södra och norra sidan av ån. För att förbättra förhållandena för fastigheterna precis öster om sportanläggningen bör entrérampen österifrån förkortas, så att byggnaderna bakom kan integreras som en del av stadsstrukturen. En förtätning kan vara möjlig i detta område men bör utredas vidare så inte en framtida ny dragning av von Utfallsgatan byggs igen.

Ett nytt stråk från Holländareplatsen och vidare mot Strömmensberg ska ordnas genom området och bör samordnas med en ny lokal vägkoppling mellan Hornsgatan och Byfogdegatan. Stråket bör anslutas så gent som möjligt till bropassagerna över järn- och motorvägen.

Kv. Gesundaberget – Byfogdegatan och Malmsjögatan

Markanvändning

Området föreslås kunna förtätas med ett så blandat innehåll som möjligt dock ej bostäder. Idag är kvarterets huvudanvändning arbetsplatser men det finns även teaterverksamhet, restauranger mm inom kvarteret. Den blandning av verksamheter som finns i området idag är mycket viktig att bevara och om möjligt utveckla ytterligare, t.ex med fler utåtriktade verksamheter i bottenplanet. Med tanke på de nya förtätningsplanerna i närområdet bör de västra delarna av kvarteret inte ges ett innehåll med industriverksamheter som kan vara störande för omgivningen och en ev. förtätning med bostäder i Kristinedal och på Gamlestadens fabriker.

Området utmed Malmsjögatan närmast E20 bedöms pga det störda läget mot leden kunna fortgå med samma innehåll som idag. Planen medger verksamheter som inte medför några begränsningar för föreslagen utbyggnad av bostäder utmed Gamlestadsvägen och Artillerigatan.

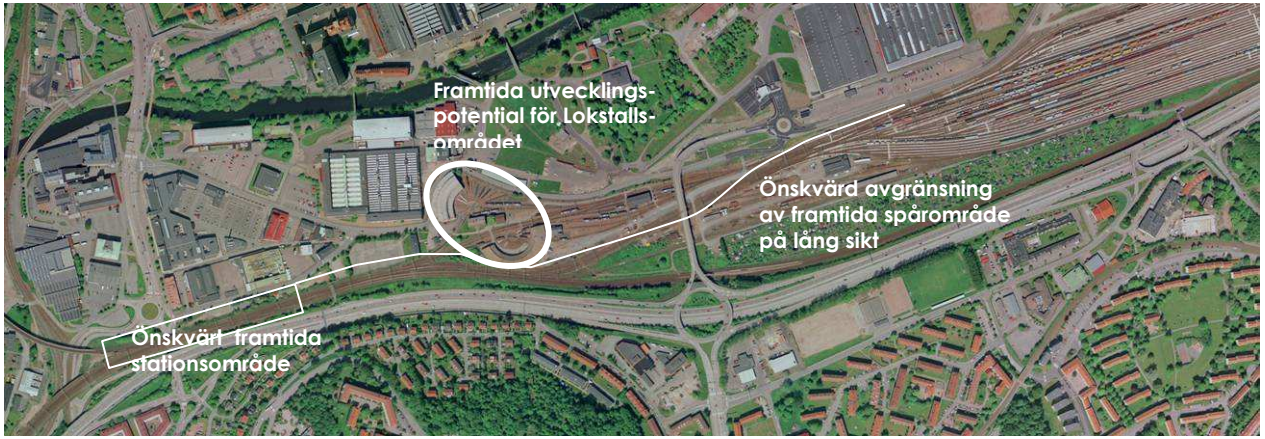
Kv. Gesundaberget och området norr om Malmsjögatan bedöms kunna fortgå och utvecklas med samma typ av verksamheter som idag.

Gestaltning

År 2002 antogs en ny detaljplan för kvarteret Gesundaberget (DP 4670) som tillåter tre nya byggrätter för industri och kontor inom kvarteret, en förlängd och en ny friliggande byggrätt utmed Byfogdegatan, samt en byggrätt i den östra spetsen av kvarteret. I övrigt finns ett flertal byggnader inom kvarteret som är q-märkta och ska bevaras, bl.a den gamla värmestationen samt det gamla Turitzhuset.

Söder om Malmsjögatan finns större industrilokaler, som utgör en viktig del av den totala industrimiljön söder om Säveån. Värdet på byggnaderna kan enskilt sett tyckas låga. Sammantaget har de dock ett stort värde för den industrihistoriska upplevelsen av området och kan få en stor betydelse på lång sikt när hela det västra området utvecklas som blandstad. En strävan bör därför vara att bevara byggnaderna så långt som möjligt. Byggnaderna närmast Ånäsmotet är värdefulla för miljön kring Gamlestadsvägen och planen föreslår att de skyddas genom rivningsförbud.

Lokstallarna och järnvägsområdet



Markanvändning

Det norra lokstallet används idag för logistikverksamhet, medan det södra lokstallet används som lokverkstad och parkering. På sikt kommer även det södra lokstallet att frigöras för nytt innehåll. Området korsas idag av järnvägsspår vilket motverkar en utveckling av båda lokstallarna. Diskussioner har förts om att omvandla lokalerna till kontor, vilket ligger i konflikt med den riskanalys för farligt gods som gjorts för området. Det norra lokstallet ligger inom riskzonen från järnvägen medan det södra lokstallet ligger mitt emellan järnvägsspår där det transporteras farligt gods.

För att möjliggöra en utökad användning av lokalerna föreslår planen att spårpaketet mellan lokstallarna, i samband med en framtida utbyggnad av Alingsåsbanan, ersätts med ett nytt spår bakom det södra lokstallet i anslutning till övriga spår utmed E20. Detta kan innebära en omstrukturering av spår men bör vara möjlig ytmässigt. Innan så sker kan lokalerna användas för järnvägsverksamhet eller inrymma parkering, lager eller industriverksamhet som ej stör varken planerade eller befintliga bostäder inom planområdet. Så länge lokverkstaden ligger kvar behöver dock spåren finnas kvar.

I övrigt reserveras mark för framtida järnvägsutbyggnad söder om Malmsjögatan, i området bakom det södra lokstallet samt området öster om lokstallarna. För att på sikt kunna skapa en bättre gatukoppling mellan Gamlestaden och Munkebäck, vore det önskvärt att samla alla järnvägsspår så långt söderut som möjligt, för att snabbt kunna gå ner med gatan från Munkebäcksviadukten på marknivå. Därefter kan gatunätet fördelas österut mot SKF, norrut mot Bellevue och Nya Kulan samt västerut, vilket skulle förbättra vägdragningen kring det norra lokstallet.

Gestaltning

Lokstallarna utgör en byggnadsmässig tillgång i området på både kort och lång sikt och planen föreslår att området som helhet bevaras. I lokstallsområdet ingår även kontorsbyggnaderna mellan lokstallarna, som tillsammans med lokstallarna och kringmiljöer med vändskivor etc utgör en helhet som är mycket värdefull och som på sikt kan få en betydelsefull roll i det södra området. Bevarandeskyddet bör stärkas i samband med kommande detaljplanering av området.

Öster om Munkebäcksmotet planeras en ny järnvägsverkstad, vilket är ett bra läge ur trafikeringssynpunkt. Eftersom området både utgör en viktig entré till planområdet och Kortedala/Bergsjön samt dessutom en entré in till Göteborg är det viktigt att nya sådana byggnader utformas med god arkitektur.

Lokstallarna utgör en byggnadsmässig tillgång för området mellan Säveån och E20. *Foto: Flygare Palmnäs 2004*

SKF Bagaregården, Sävenäs mm

Markanvändning, Gestaltning

Söder om Säveån äger SKF även fortsättningsvis den största delen och kommer att nyttja både det västliga och östliga läget för tillverkningsindustri, lager mm.

De centrala delarna av SKF:s fastighet söder om ån runt Sävenäs herrgård, står idag till stora delar oanvänt och detta område utgör en stor utvecklingspotential på längre sikt. Pga buller mm är det idag inte möjligt att förtäta här med t.ex bostäder, men väl med verksamheter som inte har krav på en störningsfri miljö och som inte hindrar en utveckling norr om Säveån.

SKF:s västra etablering tillåts innehålla industriverksamhet, tillverkning och lager. Den dag SKF flyttar ur sina lokaler i detta läge skall en ny översyn av området göras varvid omvandling till blandstad med inslag av bostäder bör prövas i hela det västra området.

Så länge SKF har verksamhet i det västra läget i Bagaregården kan mellanområdet endast förtätas med icke störande verksamheter. Området väster om Sävenäs herrgård kan även rymma en begränsad mängd volymhandel om max 6.000 m2, vilket skulle ge en möjlighet att koppla denna mer ytkrävande samt bilalstrande handel till köpcentret i Nya Kulan samt kollektivtrafiken utmed Artillerigatan och E20.
Sävenäs herrgård skall bevaras tillsammans med närliggande parkytor och föreslås inrymma kontor, kultur eller liknande.

Sävenäs industriområde och SKF:s östra industrietablering tillåts utvecklas som industri i full skala. Planförslaget innebär att SKF ges förutsättningar att på lång sikt samla och utveckla all sin verksamhet i det östra läget i Sävenäs. Om så sker öppnas stora möjligheter för en mer blandad stadsbebyggelse i hela området mellan Kristinedal och Sävenäs herrgård medan de östra delarna helt inriktas på tyngre industri. För att främja en sådan utveckling och även trygga expansionsmöjligheterna för SKF i Sävenäsläget har en helt ny detaljplan tagits fram (DP4764). Förutom att det öppnas en stor utvecklingspotential av hela det västra området möjliggörs även en betydligt effektivare logistik och markanvändning för SKF:s egen del.

SKF ges möjlighet för att på lång sikt samla och expandera sin verksamhet i Sävenäs.

Genomförande

Genomförandekraft

I Gamlestaden finns ett stort tryck från såväl privata fastighetsägare som kommunala och statliga instanser att få till en utveckling av planområdet som helhet. Det finns ett flertal större fastighetsägare inom området som under lång tid verkat för en positiv utveckling av stadsdelen. Kommunen äger stora markområden som är mycket betydelsefulla för stadsdelens framtid, utveckling och trivsel. Ett mycket viktigt sådant satsningsområde är Gamlestads Torg som behöver en kraftig ombyggnad för att nyttorna av det planerade pendeltågsstationen ska kunna tas tillvara och för att stimulera en positiv utveckling av stadsdelen. Den omfattande nybyggnationen och förnyelsen i omgivande områden, t.ex Kviberg, ställer krav på att Gamlestaden utvecklas som lokalt centrum för de södra delarna av nordöstra Göteborg.

Ekonomin för ett område eller en stadsdel berör alla verksamma parter inom området. Fastighetsägarna har tillsammans med kommunen ett stort ansvar att verka för ett genomförande av de idéer för området som tas fram i samband med planläggningen.

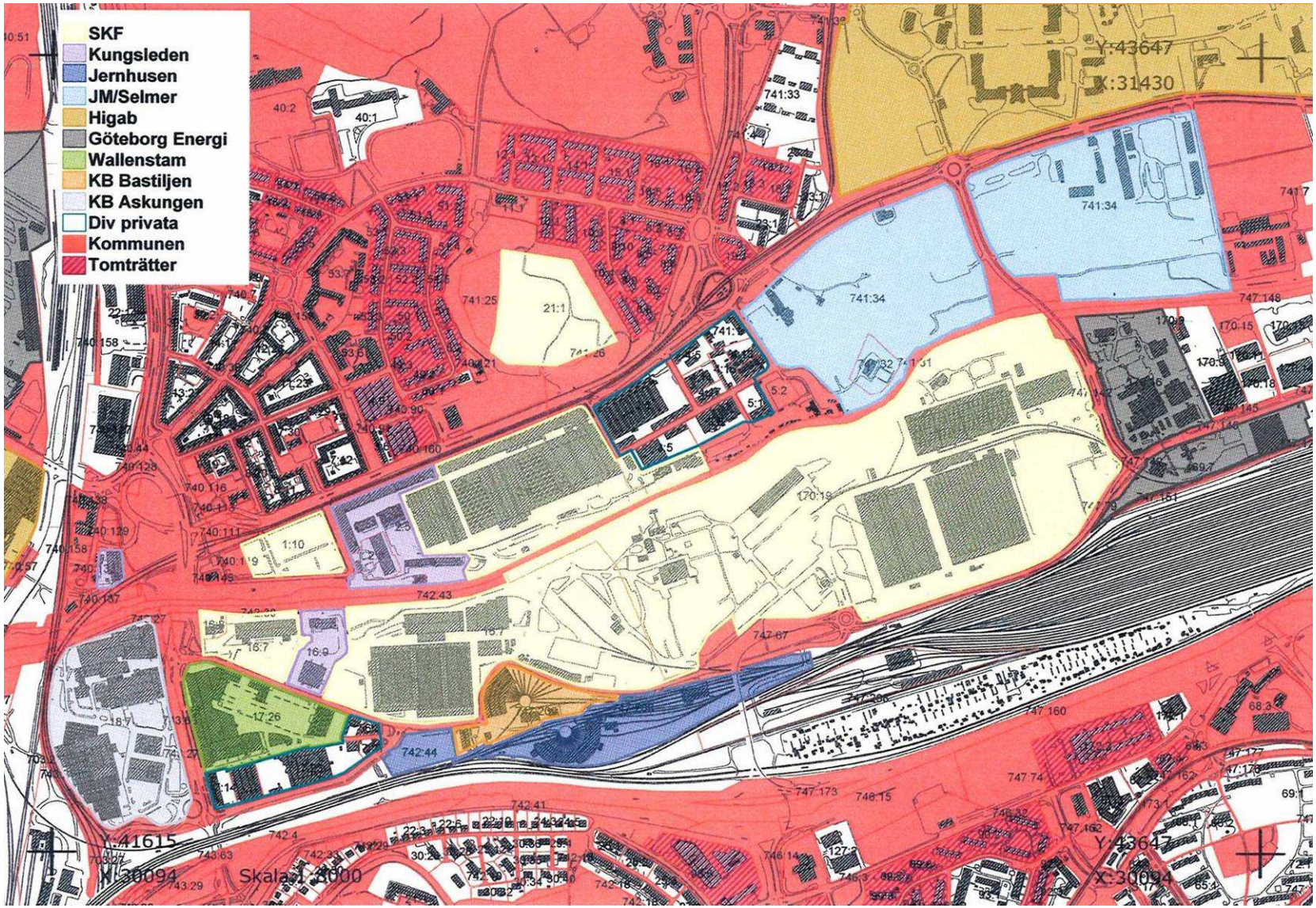
Intressenter (av ekonomisk karaktär) som berörs av planarbetet

Kommunala
Göteborgs Stad
Göteborg Energi
HIGAB
Bostads AB Poseidon
Västtrafik Göteborgsområdet AB

Statliga
Banverket
Vägverket

Privata
Askungen Förvaltning
SKF
Kungsleden
Wallenstam
Jernhusen
Tornstaden
JM
Skanska
HB Expo
Eklandia
Ett flertal mindre fastighetsägare

Markägoförhållanden



Genomförandeekonomi

Allmänt

Det finns flera motiv till att göra ekonomiska utredningar i ett tidigt skede av planläggnings- och genomförandeprocessen. Det är t.ex relevant att belysa om och hur ett projekt är ekonomiskt genomförbart för att på det viset kunna använda samhällets resurser på ett effektivt sätt. Att t.ex samordna separata delprojekt så de fungerar som etappinvesteringar på väg mot en slutlösning bidrar till ekonomisk effektivitet. Den ekonomiska analysen fyller också en funktion som en del i beslutsunderlag för att på ett tidigt stadium kunna välja mellan olika lokaliserings- och planalternativ.

Planprojektets totala ekonomi utgörs dels av faktiska byggkostnader för infrastruktur, byggnader, offentliga rum etc, dels samhällsekonomiska konsekvenser, kostnader och nyttor som inte alltid är möjliga att kvantifiera och värdera, men som ändå är viktiga att beskriva och kommentera i ord. Utöver det tillkommer kostnader för drift och underhåll när allt är utbyggt.

Att utveckla det område som är behandlat i FÖP för delar av Gamlestaden och Bagaregården kommer att innebära belastningar på kommunens resurser både vad gäller nyinvesteringar och framtida drift. Eftersom planområdet är ianspråktaget av staden och redan nu kräver utökad skötsel kan driftskostnaderna förväntas öka mindre än om det vore ett jungfruligt område.

I denna ekonomiska översikt behandlas endast den faktiska genomförandeekonomin och de samhällsekonomiska konsekvenserna av planen. För investeringskostnaderna redovisas en första beräkning av storleken.

Förslaget till fördjupad översiktsplan för delar av Bagaregården-Gamlestaden innehåller ett antal förslag som vid ett genomförande kommer att kräva investeringar. Ett antagande av planen ska inte ses som ett godkännande i ekonomiskt avseende av respektive förslag. Berörda nämnder/styrelser och i förekommande fall kommunstyrelsen/kommunfullmäktige, ska ges möjlighet att bestämma genomförandetakten, göra prioriteringar samt ta ställning till de ekonomiska konsekvenser som respektive förslag medför. De ekonomiska konsekvenserna av varje förslag ska presenteras för berörd nämnd innan beslut om genomförande fattas.

De olika intressenternas investeringsbehov - hur de ser ut över tid och hur de matchar varandra - bör stämmas av i ett tidigt skede. Beroendeförhållanden och exploateringsordning av olika delar måste samordnas för att nå ett bra ekonomiskt genomförande på planen som helhet och för att undvika ”ekonomiskt svarta hål” i fysiska områden som inte exploateras och som påverkar området i negativ riktning. En nyckelinvestering är troligtvis en ombyggnad av Gamlestads torg som av flera intressenter ses som avgörande för områdets utveckling.

Intäkter

Ökade fastighetsvärden

Nya byggrätter genererar pengar i form av exploateringsbar mark som både höjer fastighetsvärdet och som ger faktiska intäkter vid en försäljning.

Totalt frigörs ca 15 ha mark för nyexploatering genom omstrukturering av trafiksystemet. Utöver det tillkommer befintliga kulturmiljöer samt övrig stadsbebyggelse på ca 100.000 m^2 som är möjlig att ***föräda med ett nytt innehåll***. Sammantaget motsvarar det en möjlig exploatering som rymmer mellan 1500-2000 lgh och ca 165.000 m^2 lokalytor, varav ca 30000 m^2 handel. Totalt genererar detta betydande intäkter för såväl kommun som för privata fastighetsägare. Ca 65% ligger inom kommunens mark, framför allt på Gamlestads Torg. Intäkterna är i den omfattningen att exempelvis en omstrukturering av trafikplatsen på Gamles-

tads torg skulle kunna finansieras genom exploatering av de ytor som friläggs.

En ***ny pendeltågsstation*** bör bidra till ett ***ökat markvärde*** i närområdet då exploateringslägen med en väl fungerande kollektivtrafikförsörjning såväl lokalt som regionalt utgör en brist söder om älven.

Fastighetsvärdet i Gamlestaden är idag relativt lågt, till stor del pga stadsdelens sociala rykte, som dock har förbättrats under senare år. En gemensam satsning för att ***öka kvaliteten i stadsmiljön*** kan förväntas ge en ***effekt även på fastigheterna*** genom ökade markvärden. Denna intäkt är dock svår att beräkna även om den kan vara betydande.
För att inte vissa fastighetsägare ska ”rida” på de fastighetsägare som investerar tidigt i området är det en fördel om man tar ett helhetsgrepp över området även i genomförandefasen. Det är viktigt att befintliga fastighetsägare tillsammans med kommunen har en samsyn kring genomförandet.

Miljövinster

Dagens transporter av människor och gods påverkar både miljön och vår hälsa negativt. Trafiken bidrar till många av våra miljöproblem som buller, hälsofarlig luft, försurning och förstärkt växthuseffekt. Till det kommer effekter som intrång i värdefulla miljöer, oljespill, olyckor och trängsel i städer. För att ***begränsa hälsoriskerna*** måste utsläppen minska.

Det är svårt att mäta storleken på miljöekonomiska vinster av att bygga centralt. Men genom att enligt planförslaget nyttja befintlig infrastruktur och gynna såväl kollektivtrafik som kortare pendlingsavstånd ges både ***tidsvinster, minskade utsläpp och störningar***.

Utbyggnad prövas i förhållande till de svenska miljökvalitetsnormerna, som utgör ett gränsvärde för att få en hälsosam luftmiljö i våra städer. Jämförs luftkvaliten i Göteborg mot normen är luftkvaliteten i stora delar av centrala Göteborg egentligen för dålig att bygga i. En lösning är dock inte att bygga i perifera områden med bl.a bättre luft eftersom det i sin tur oftast leder till mer biltrafik och dessutom skapar stora kostnader för nyinvestering i infrastruktur, kollektivtrafik mm samtidigt som nyttjandegraden sjunker i befintliga trafiksystem. Genom att som planen föreslår bygga centralt kan ***en långsiktig minskning av bilresandet främjas*** vilket i sin tur bidrar till ***vinster även i övriga centrumnära områden*** eftersom trafiknära mark kan bebyggas och utnyttjas mer effektivt än idag.

De goda förutsättningarna med det centrala läget och den höga kvaliteten på kollektivtrafiken ställer krav på att miljöbelastningen verkligen minimeras. I samband med fortsatt planarbete och genomförande bör miljöplaneringen i området hanteras på ett samlat sätt för att ge ett positivt miljöekonomiskt utslag.

Byggkostnader infrastruktur

Genomförandekostnader:	
Gamlestads Torg, ombyggnad, ny trafiklösning väg/spår	90 mkr
Bellevue Torg, ombyggnad, ny trafiklösning (exkl. utbyggnad spårväg till kvibergs äng)	30 mkr
Stadsgata Gamlestadsvägen	8,7 mkr
Ombyggnad vägnät vid Ånäsmotet samt gestaltning viadukt (dubbelriktning samt gc-väg)	4,3 mkr

Ej värderade kostnader:
Munkebäcksmotet, ny på- och avfart mot SKF
Föreningsverksamheterna i Bunkeberget, bevarande eller flyttning
Nyanläggning av parkområden och allmän plats
Sanering av Nya Kulan mm
Kostnader för rivning och nybyggnation
Ombyggnad från rondell till korsning vid Ånäsmotet

Ska intentionerna i den fördjupade översiktsplanen realiseras behövs betydande investeringar i vägnätet. Flera mot

och korsningar (Gamlestadstorg, Bellevuerondellen, Munkebäck och Ånäsmotet) kräver relativt omfattande ombyggnader för att såväl förbättra trafikföringen och kapaciteten som att skapa en trivsammare trafikant- och stadsmiljö. Stora investeringar har gjorts i området för att minska trafikens barriäreffekter och för att skapa trivsammare stadsmiljöer, bl.a i ombyggnaderna av Brahegatan och Artillerigatan. Dessa gjordes som en del i en trafikvision i fem delar som även omfattade bl.a en ombyggnad av Gamlestads Torg. Visionen bör fullföljas med ombyggnaden av Gamlestadsmotet för att få ut full nytta av de stadsmiljöinvesteringar som redan gjorts.
De ombyggnader för vägnätet som planen föreslår har uppskattats till en kostnad av totalt omkring 135 miljoner kronor, exklusive ny väganslutning från Munkebäck. Dessa kostnader bör samordnas mellan kommunen och övriga investerare i området som har nytta av investeringen och behandlas samordnat under kommande exploateringsprocess.

Ombyggnad, ny trafiklösning Gamlestads Torg

Gamlestadsmotet har en relativt låg kapacitet idag. För att klara trafikförsörjningen till och från centrala Gamlestaden och Nya Kulan har det bedömts krävas en större ombyggnad av trafikstrukturen på Gamlestads Torg. Kostnaden är ej beräknad men kan förväntas bli omfattande pga komplicerade anslutningar av bl.a Artillerigatan till till Gamlestadsvägen samtidigt som lösningen inte kan förväntas ge mervärden stadsbildsmässigt.

En total ombyggnad av Gamlestads Torg med rivning av viadukten samt en ny sträckning av spårväg och väg ett i plan (se s 33) har beräknats till ca 90 mkr. (Ramböll 2004) Skulle passagen under järnvägen behöva flyttas norrut från Slakthusgatan (om motet på Rv45 förläggs i ett nordligt läge) tillkommer ca 65 mkr.

Kostnaden för en ombyggnad kan uppfattas som negativ eftersom motet fortfarande inte är uttjänt som konstruktion. Samtidigt uppfattas motet som ett trygghets- och miljömässigt problem i stadsdelen och ett hinder för stadsdelens utveckling vilket också ger negativa ekonomiska konsekvenser. Genom att ersätta motet frigörs exploateringsbar mark och kvaliteten höjs i stadsmiljön vilket skapar stora intäktsposter som kan balansera byggkostnaderna och motivera en total ombyggnad redan i etapp 1. *(se även etapputbyggnad s. 100)*

Ombyggnad, ny trafiklösning Bellevue Torg

Den utredning som Trafikkontoret tagit fram kring ombyggnaden av Bellevuerondellen pekar på en ombyggnadskostnad på ca 30 mkr för väg och spårväg, exklusive utbyggnad av spårväg till Kvibergs äng, vilket kan komma i ett senare skede. Trafiklösningen bör samordnas med planläggning av platsen för att om möjligt frigöra exploateringsbar mark samt för att skapa mervärden i stadsmiljön som kan ge ekonomiska effekter på närområdet. Samordnade lösningar för såväl infarter, trafiknät samt markbehandling, stadsmiljö och exploatering gagnar alla parter.

Munkebäcksmotet, ny avfart mot SKF

En ny påfart från Nya Kulan/Bellevue till Munkebäcksmotet är nödvändig för att trafikförsörja ett framtida Nya Kulan. Kostnaden för att ansluta en ny förbindelse till Munkebäcksmotet beror på val av lösning samt hur den samordnas med det lokala trafiknätet och är ej beräknad i dagsläget. Detta bör utgöra en del i förnyelsen av Nya Kulan.

Investeringar i trafikstrukturen på längre sikt

Genomfartstrafiken i Gamlestaden är stor vilket leder till barriäreffekter i stadsmiljön och problem med kapaciteten när Kortedala – Bergsjön kompletteras med ny bebyggelse.

Kollektivtrafiken klarar sannolikt inte av att hantera de ökande trafikmängderna fullt ut och då krävs mer radikala avlastningar av det lokala nätet både för att klara kapacitet och stadsmiljö. Det innebär dock en större investering som omfattar trafikstrukturen för hela nordost och därför bör utredas separat parallellt med detaljplanering i området.

Etapputbyggnad Gamlestads Torg

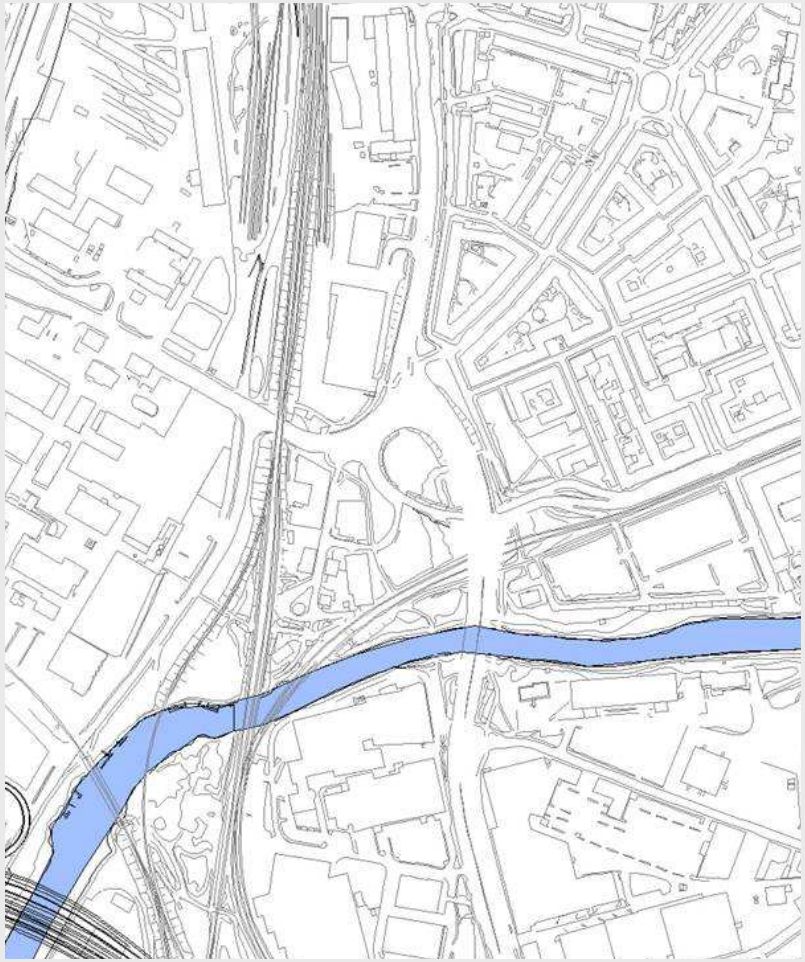
Etapp 1:
I samband med utbyggnaden av pendeltågsstationen måste spårvägsspåren för Angeredsbanan och anslutningen mot Kortedala samtidigt flyttas längre österut. Flyttningen medför en relativt stor ombyggnad som kan samutnyttjas inför en förnyelse av torget. Området är utpekat i K2020 som ett framtida resecentrum i det planerade kollektivtrafiksystemet, vilket motiverar en ombyggnad som ansluter i tid till pendeltågets invigning. För att kunna exploatera torget och utnyttja årummet, vilket är önskvärt bl.a för att skapa en trygg närmiljö kring den nya stationen, måste spårvägen mot Kortedala flyttas norrut. Önskemålen om att få till en snabb förnyelse av torget motiverar att spårvägssträckningen redan i första skedet byggs om till ett slutligt läge.

Det innebär att ev markhöjningar måste genomföras innan spårombyggnaden. Planen föreslår en markutjämning där torgnivån höjs till + 14.0-14.5 möh, vilket möjliggör en direkt anslutning från torget till spårväg och en av pendeltågsperrongerna, vilket är önskvärt. Detta bör vara förenligt med anslutande spårvägsnivåer även om vägviadukten inte byggs om i etapp 1.

Parallellt med en ombyggnad av mark och spår kan utbyggnaden av ny bebyggelse kring torget påbörjas. Att exploatera torget samtidigt med spårombyggnaden skulle minimera störningarna för framtida kollektivtrafikresenärer och möjliggöra p-garage för framtida företag kring torget.

Etapp 2:
I etapp 2 bör viadukten rivas definitivt och ersätts med en lågbro och stadsmässig plankorsning. Ev kan det vara aktuellt att genomföra detta redan i etapp 1 eftersom störningarna från trafiken samt de otrygga miljöerna kring viadukten kan tänkas påverka de tillkommande verksamheterna och bostäderna negativt.

Marknivåderna under viadukten bör jämnas och ut möta nivåerna på torget vid stationen. Med en förflyttning av Gamlestadsvägen västerut och ombyggnad till en stadsmässig skala kan båda kvarteren öster om den nya vägen exploateras och avsluta utbyggnaden västerut.
Ett nytt Gamlestads Torg står klart!



Nya gc-förbindelser

Planen innebär totalt ca 9 km nya och ombyggda gång- och cykelbanor inom planområdet. Av dessa är 5-6 km helt nya stråk som bör prioriteras och där en del kräver särskild omsorg om gestaltningen för bl.a ökad trygghet. De främsta tillskotten utgör nya stråk utmed Säveån samt nya förbindelser mot Marieholm, Bagaregården och Munkebäck. Utbyggnader innebär dock förhållandevis små kostnader enligt Trafikkontoret. En schablonkostnad har inte bedömts som meningsfull att uppskatta eftersom stora delar skall samordnas med ombyggnader av befintligt vägnät.

Kollektivtrafik

Generellt är det bättre enligt Västrafik att bygga där det redan finns en högklassig kollektivtrafik för att slippa den större kostnaden det innebär att dra upp en ny struktur. Gamlestaden har ett bra kollektivtrafikutbud. I och med utbyggnaden av såväl bostäder, arbetsplatser och ett större handelscentrum är det dock troligt att trafiken och linjenätet behöver förstärkas ytterligare, bl.a med riktad trafik med genomgående linjer mot det planerade köpcentret i Nya Kulan, samt på sikt förstärkningar från Kvibergs ängar. Utökningar av systemet med en eller ett par turer är enligt Västtrafik förhållandevis billigt, oavsett om det är buss eller spårvagn medan utbyggnad av nya spår innebär en större investering.

Knutpunkt Gamlestads Torg

För att få ett attraktivt resandecentrum vid Gamlestads Torg enligt den målbild som beskrivs i K2020-projektet krävs en stor investering. En funktionell och mänskligt väl fungerande kollektivtrafikknutpunkt måste för att bli lyckad samordnas ekonomiskt och genomförandemässigt med både exploateringen av Gamlestads Torg och den nya pendeltågsstationen utmed Norge-Vänernbanan. Pga tidplaner för ombyggnaderna i samband med utbyggnaden av dubbelspåret för järnvägen krävs stora initiala investeringar i trafikstrukturen för att inte området ska byggas in i en ny felaktig struktur som förhindrar exploatering.

Den planerade knutpunkten bör också standardmässigt motsvara liknande kollektivtrafikknutar inom staden, t.ex Korsvägen, Redbergs- eller Vasaplatsen. För att lyfta fram pendeltåget som ett regionalt resval i denna del av kommunen krävs att de planerade stationerna utmärker sig visuellt, vilket innebär en relativt stor investering i någon form av stationsbyggnad. De nya stationerna för både Norge-Vänernpendeln och Alingsåspendeln bör ges en motsvarande utformning som övriga blivande pendeltågsstationer inom Göteborg (utmed Västlänken) och samordnas gestaltningsmässigt för att kvalitativt marknadsföra pendeltågssystemet till/från Göteborg. Enligt Västtrafik är investeringskostnaderna för nya stationer svåra att uppskatta. Som en jämförelse kostade Lisebergsstationen (underjordisk) ca 85 mkr när den byggdes. Pendelstationer behöver idag inte speciellt stora ytor inomhus vilket stadsbyggnadsmässigt kan motivera att stationen samordnas med t.ex ett kontorshus el. liknande.

Ledningsnät

För ledningsnät för VA, fjärrvärme, el- och tele mm är de stora investeringarna i de allra flesta fall redan är gjorda, eftersom planen innebär en förtätning av redan exploaterade områden. I vissa fall kan det dock behövas förstärkningar, men generellt innebär det lägre investeringskostnader att förstärka ett redan befintligt nät. Förtätning anses generellt bra både för VA, el- och fjärrvärmeförsörjning eftersom fler abonnenter som nyttjar det befintliga systemet sänker de marginella kostnaderna för servicen. Både VA-, el- och fjärrvärmenätet har ytterligare kapacitet samt är lätta att ansluta till intilliggande huvudnät. Delar av planområdet ligger under den rekommenderade lägsta grundläggningsnivån (+12.80 enligt Vattenplanen) vilket enligt VA-verket inte innebär några ekonomiska konsekvenser.

Göteborg energi avser bygga ut fjärrkylenät bl.a i Gamlestaden, vilket innebär vissa grävningsarbeten. I den mån dessa kan samordnas med bl.a gc-nätets utbyggnad och övriga grävningsarbeten är bra.

Följdinvesteringar i kommunal service

Skolor

Gamlestadsskolan har idag ca 600 elever i årskurserna 1-9 från främst Kortedala men även från Bergsjön, Lärjedalen och Gunnared. Utökas elevantalet lokalt i Gamlestaden kan man antingen välja att behålla de elever som kommer från olika håll i nordöstra Göteborg och då bygga en ny skola. Alternativt kan man låta de elever som kommer från andra stadsdelar än Kortedala gå ut årskurs nio men inte ta emot nya elever utifrån. Därmed frigörs utrymme för ytterligare mellan 50-70 nyinflyttade elever. Ur ett integrationsperspektiv vore det önskvärt att behålla den mångkulturella identitet skolan under många år byggt upp. Detta bidrar även till mångfalden i Gamlestaden och att stärka Gamlestaden som mötesplats. Om man väljer detta synsätt skapas inte något nytt utrymme för nyinflyttade elever på Gamlestadsskolan.

Planen rymmer 1500-2000 nya lägenheter. Enligt Kortedala SDF kan det förväntas alstra ett behov av ca 150-200 skolplatser. Det innebär att Gamlestadsskolan, även om den ej skulle ta emot elever från andra stadsdelar, inte skulle räcka till för det behovet som skapas, förutsatt att det följer normal efterfrågan. Nya lägenheter inom planområdet kommer dock att ligga i speciella miljöer vilket ev. kan påverka andelen barnfamiljer.

Gamlestadsskolan bedöms vara en mycket stor skolenhet, vilket kan motivera ytterligare en skola i närområdet. En skola bör enligt Kortedala SDF utgöra alla årskurser från åk 1-9 för att eleverna ska slippa byta skola vilket främjar relationerna ur ett socialt perspektiv samtidigt som det ekonomiskt ger försvarbara enheter. Totalt bör det inte vara större enheter än 400 elever i en 1 till 9-skola. En normalstor skola med ca 400 elever motsvarar ca 4000 m^2 undervisningsytor samt en skolgård om 1500-2500 m^2. Skolor för yngre barn bör heller inte ligga så det krävs en passage av större vägar för att nå skolan från bostaden. Detta förutsätter en skola söder om Artillerigatan, vilket kan vara svårt att inrymma i den bebyggelse som planeras.

Under planeringen av Kviberg har lägen diskuterats för en ny skolenhet norr om Kvibergsvägen. På sikt, om och när denna skola byggs föreslår planen att den tillsammans med Gamlestadsskolan även ska klara av att försörja efterfrågan av skolplatser från nya familjer inom planområdet.

Förskolor

Idag finns totalt tre förskoleenheter i Gamlestaden, på Lars Kaggsgatan, Varnhemsgatan och Måns Bryntessons gata. Nya förskolor planeras och håller på att byggas i norra Kviberg och i Utby. Utbyggnaden inom planområdet kan förväntas alstra ett behov av ca 2-3 daghemsenheter (150-200 barn). Detta bör dock beräknas noggrannare i samband med planläggning i området.

Lämpliga lägen för var nya förskolor ska lokaliseras bör utredas ytterligare. Möjliga lägen inom planområdet skulle kunna vara i kv. Abborren eller i nya kvarter norr om Artillerigatan. Även andra lägen kan vara möjliga. Ett krav är att det i direkt anslutning bör finnas ytor som lämpar sig för utevistelse. I övrigt är ett önskemål från stadsdelsförvaltningen att nybyggnader helst ska bestå av en våning. Detta är dock inte en möjlig lösning inom planområdet eftersom en mycket stark önskan här är att skapa en tät stadsstruktur som överlag innebär en flervåningsbebyggelse. Om förskoleenheter placeras här bör förskolor i bottenplan eller i delar av en byggnad eftersträvas.

Övriga investeringskostnader

Offentliga utemiljöer - parker och torg

De delar av Gamlestaden och Bagaregården som ingår i planområdet har ett stort behov av kvalitativa gröna rum och mötesplatser. Områdena är och har under lång tid varit utsatta för stora trafikstörningar varför det finns anledning att satsa på kvalitet i de offentliga utemiljöer som tillskapas. Genomtänkta utemiljöer har också en stor roll i att påverka intrycket av stadsdelen i en positiv riktning. Stråket längs med Säveån samt Bunkeberget bör utvecklas som

större sammanhållna grönytor i kombination med mer stadsmässiga kvartersparker och torg. Det är inte möjligt att fastställa ens ett intervallvärde för vad de offentliga rummen skulle kosta, kvalitén är helt avgörande och spelar även en avgörande roll för hur den framtida driften kommer att se ut. Framför allt gröna kvalitéer kan höja värdet på de bostäder som byggs genom att erbjuda en attraktiv närmiljö och ett allmänt högre fastighetsvärde. Det finns således en ekonomisk och hälsomässig vinst i att investera i kringliggande utemiljöer varför ambitionen bör vara att hålla en hög kvalitet i såväl materialval som utformning av de gröna rum som tillskapas.

Markarbeten

Planen innebär utbyggnader i områden med dålig markstabilitet. Utmed Säveån har förstärkningsåtgärder genomförts på flera sträckor. I detaljplaneskedet bör särskilda utredningar göras för att klara ut vilka åtgärder som behövs för varje område.

Sanering av förorenad mark och bebyggelse

Sanering av mark och bebyggelse inom planområdet kan bli aktuell i flera områden. Det största området utgör troligen SKF:s industriområden norr om ån, där det sannolikt kommer att krävas såväl marksanering samt sanering av byggnader innan omvandling. Övriga områden som t.ex kan bli aktuella är Bellevue industriområde samt i områdena söder om Säveån där det finns och har funnits miljöfarlig verksamhet. I samband med detaljplanearbetet ska dessa frågor klaras ut. Kostnader för ev sanering faller på respektive fastighetsägare.

Arkeologiska utgrävningar

Inom planområdet finns fornlämningsområdet för Nya Lödöse. I samband med 60-talets utbyggnad av vägnätet grävdes stora delar ut. I god tid inför framtida ombyggnader bör klaras ut vilka delar som behöver grävas ut innan exploatering. Kostnaderna för detta faller på respektive fastighetsägare.

Föreningsverksamheterna i Bunkeberget

SKF, som hyr ut bergrumsanläggningen i Bunkeberget till SDF Kortedala, har diskuterat att inrymma parkering i berget, vilket innebär att ”Area 51” tvingas flytta. I dagsläget saknas alternativa lägen. Stora investeringar har gjorts i lokalerna i takt med att verksamheterna utvecklats och en flyttning av föreningsverksamheten kräver omfattande investeringar i nya lokaler för såväl skateboard, musiklokaler etc. Verksamheten har en stor betydelse för stadsdelen och vid händelse av en flytt måste alternativa lägen utredas med utgångspunkt från att verksamheten ska finnas kvar i Gamlestaden. *(Se mer s. 31)* Kostnaderna för en ev. flyttning är svåra att bedöma i dagsläget.

Huvudmannaskap

Kommunen ska utgöra huvudman på allmänna platser. Nya Kulan-kvarteren, som är privatägt, är av sådant kommunalt intresse att det bör göras allmänt tillgängligt (ej gata) där kommunen får svara för en andel av driften av trafikstråken inom kvarteren.

Samhällsekonomiska konsekvenser

Strategiskt läge

Läget är centralt och mycket strategiskt för stadens expansion. Planen erbjuder goda utrymmen för nyetableringar av olika sorters verksamheter i närhet till de viktiga kommunikationslederna. Den ger också möjligheter till bostäder i centrala delar av staden samt ett kollektivtrafiknära, attraktivt handelscentrum för de kringliggande områdena. Det finns också samhällsekonomiska fördelar med att nyttja planområdets läge i form av central entrépunkt både till de nordöstra stadsdelarna och till Göteborg som helhet. Kan planområdet ge ett första positivt intryck av nordost och Göteborg höjs sannolikt även värdet i kringliggande stadsdelar.

Värdeökning av centralt område

Om visionerna för planområdet realiseras ökar värdet av en central del av staden som idag har ett stort behov av utveckling. Det möjliggör också ytterligare satsningar i närområdet eftersom planområdet utgör en viktig knutpunkt även för Slakthusområdet och delar av Marieholm.

Genom planens utformning stöds ambitionen om att bryta segregationen. Följs planens målsättningar bidrar det sannolikt till en variation av upplåtelseformer, typer av bostäder, storlekar och prisklasser samt en integrerad verksamhetsstruktur. Den ger ett tillskott och förbättring av kommunikationerna mellan stadsdelarna och utvecklar mötesplatser inom planområdet. Idag upplevs planområdet av flera anledningar som en barriär mot nordost. Om Gamlestaden, Kviberg, Bagaregården och Marieholm får växa ihop till en sammanhängande stadsmiljö blir det en viktig länk mellan de nordöstra stadsdelarna och centrala Göteborg.

Effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur

En förtätning i det aktuella planområdet medför vinster i form av ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur, i huvudsak i form av VA-service, fjärrvärme och eldistribution och kollektivtrafik samt god tillgång till det övergripande trafiksystemet. En utveckling av planområdet är också en förutsättning för att man på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt utnyttjar de planerade pendeltågstationerna för Nordlänken och Alingsåspendeln. Det är viktigt att titta på hur alla inblandade aktörers planering ser ut så man inte hamnar i suboptimeringar utifrån ansvarsområde.

Ökad andel kollektivtrafikresenärer

Planområdet har ett mycket bra kollektivtrafikläge vilket skulle kunna leda till ökad andel kollektivtrafikresenärer samt bättre kostnadstäckning på de linjer som idag trafikerar denna del av Göteborg. Forskning visar dock att benägenheten att resa kollektivt är större om det redan finns en högklassig kollektivtrafik när bebyggelsen kommer till, istället för att dra ut kollektivtrafik i ett nytt område efter att underlaget skapats. Då har redan ett resmönster med bil etablerats som är svårt att bryta. Gamlestaden bör därmed ha en ekonomisk fördel i och med att systemet finns.

Ökad trygghet

I den fördjupade översiktsplanen för delar av Gamlestaden och Bagaregården har det bedrivits ett medvetet arbete för att förbättra stadsstrukturen och främja en blandning av bostäder och verksamheter. Enligt polisen främjar en blandning att ett område är befolkat dygnet om och därmed minskas risken för inbrott. Planen bidrar också till att förbättra tryggheten kring de stora trafikbarriärer som finns i området och här är Gamlestads torg en viktig faktor. Planen leder till att de otrygga ”mellanrum” som idag finns i stadsstrukturen fylls med innehåll och förbättras. Vinsterna ter sig i form av minskade samhällskostnader för olika typer av brott samt minskat mänskligt lidande. Här finns även en jämställdhetsvinst eftersom tryggare miljöer gör att kvinnor vågar röra sig friare i staden.

Särskilda kvalitéer

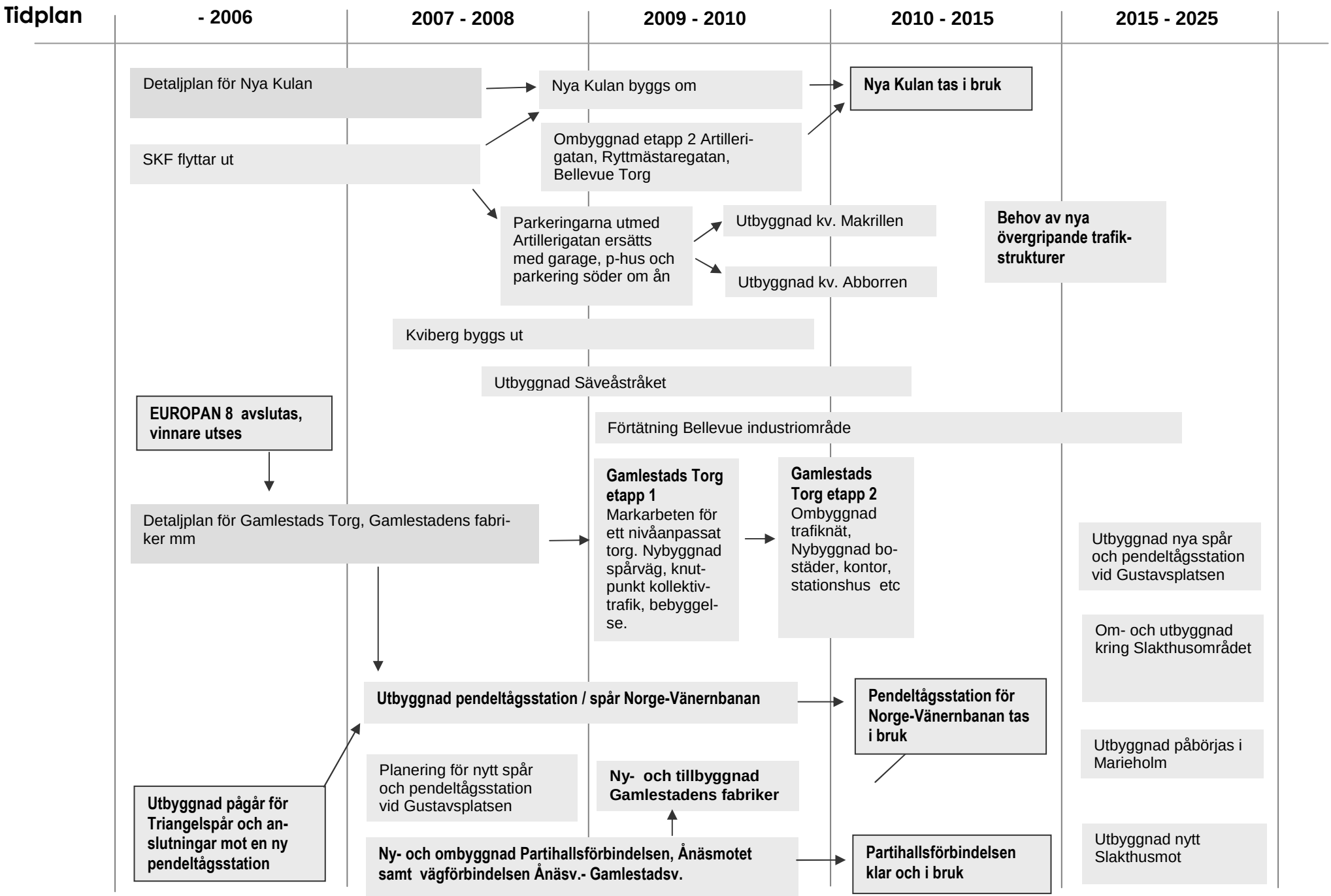
Planområdet inrymmer många byggnader av kulturhistoriskt värde som kan bidra till att skapa mervärden i en attraktiv stadsmiljö om de bevaras. Det historiska inslaget är i sin omfattning unikt för staden.

Variationen i ålder för övriga byggnader kan bidra till möjligheten att skapa blandstad. Blandningen är också stor av såväl arbetsplatser, bostäder och fritidsverksamheter vilket ger stadsdelen en stabilitet och stadsmässighet som är svår att skapa i helt nya områden.

Ett utvecklat stråk utmed Säveån skulle utgöra en grön resurs för rekreation vilket kan ge hälsomässiga vinster.

Måluppfyllelse

Den fördjupade översiktsplanen för delar av Gamlestaden och Bagaregården bidrar till att uppfylla många av de politiska mål som satts upp med bäring på den fysiska planeringen i Budget 2005. (se vidare Budget 2005)


Tidplan
- 2006
2007 - 2008
2009 - 2010
2010 - 2015
2015 - 2025
Detaljplan för Nya Kulan
Nya Kulan byggs om
Nya Kulan tas i bruk
SKF flyttar ut
Ombyggnad etapp 2 Artilleri-gatan, Ryttmästaregatan, Bellevue Torg
Parkeringarna utmed Artillerigatan ersätts med garage, p-hus och parkering söder om ån
Utbyggnad kv. Makrillen
Utbyggnad kv. Abborren
Behov av nya övergripande trafik-strukturer
Kviberg byggs ut
Utbyggnad Säveåstråket
EUROPAN 8 avslutas, vinnare utses
Förtätning Bellevue industriområde
Detaljplan för Gamlestads Torg, Gamlestadens fabri-ker mm
Gamlestads Torg etapp 1
Markarbeten för ett nivåanpassat torg. Nybyggnad spårväg, knut-punkt kollektiv-trafik, bebyggel-se.
Gamlestads Torg etapp 2
Ombyggnad trafiknät, Nybyggnad bo-städer, kontor, stationshus etc
Utbyggnad nya spår och pendeltågsstation vid Gustavsplatsen
Om- och utbyggnad kring Slakthusområdet
Utbyggnad pendeltågsstation / spår Norge-Vänernbanan
Pendeltågsstation för Norge-Vänernbanan tas i bruk
Utbyggnad påbörjas i Marieholm
Planering för nytt spår och pendeltågsstation vid Gustavsplatsen
Ny- och tillbyggnad Gamlestadens fabriker
Utbyggnad pågår för Triangelspår och an-slutningar mot en ny pendeltågsstation
Ny- och ombyggnad Partihallsförbindelsen, Ånäsmotet samt vägförbindelsen Ånäsv.- Gamlestadsv.
Partihallsförbindelsen klar och i bruk
Utbyggnad nytt Slakthusmot

Fortsatt arbete

Etappindelning

Planområdet är mycket stort och fortsatt planläggning måste därför delas upp i olika etapper. Flera av planerna skulle behöva göras inom kort. Samtidigt finns en prioriteringsordning som troligen om den inte följs medför ekonomiska felsatsningar bl.a i lösningar som inom kort behöver byggas om på nytt för att möjliggöra målen om en god stadsmiljö samt mervärden av en exploatering.

Eftersom planering av Gamlestads torg måste ske hand i hand med planeringen av pendeltågsstationen för Norge – Vänernbanan måste detaljplanearbetet påbörjas under hösten 2005. Arkitekttävlingen Europan 8 där Gamlestads Torg utgjort en tävlingstomt avslutades under våren 2006. Tävlingsresultatet kan resultera i en alternativ lösning för området och bör om möjligt utgöra ett av underlagen i detaljplanearbetet. Planeringen av Gamlestadens fabriker och den östra delen av Gamlestads torg hänger intimt samman med exploateringsområdet kring stationen (1a) bl.a vad gäller entréer till stationen, marknivåer och spårvägssträckning varför planering av dessa områden måste ske parallellt med planeringen av pendeltågsstationen, även områdena ev kan komma att byggas ut något senare.

Planeringen av Nya Kulan hänger intimt samman med vad som händer i Gamlestadens centrum samt på dagens parkeringsytor i kv. Abborren och Makrillen. Planeringen bör bedrivas i en detaljplan till att börja med, åtminstone mellan Nya Kulan och kv. Makrillen. Planeringen av en ny infart till Nya Kulan såväl söderifrån som österifrån måste samordnas i en helhetslösning för lokal trafik för den östra delen för att möjliggöra en god koppling mellan Gamlestaden, von Utfallsgatan och Munkebäck via Bellevue. Bellevue industriområde utgör i övrigt ett område som kan tillåtas utvecklas långsamt och ligger därför sist i etappindelningen.

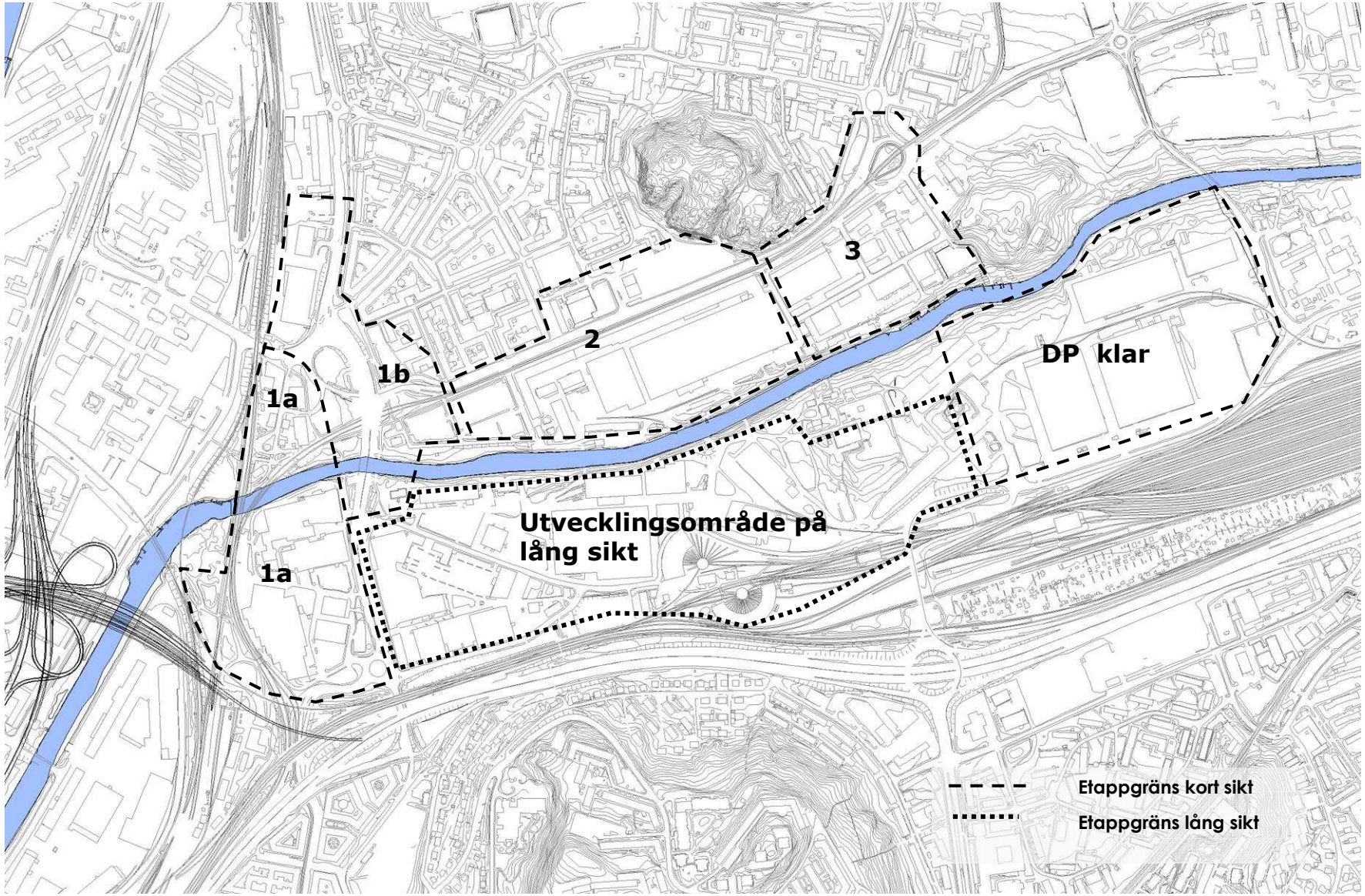
Gestaltningsprogram

I fortsatt arbete i samband med detaljplanearbetet bör det även göras ***detaljerade gestaltningsprogram*** som omfattar bl.a utformning av grönområden, offentliga platser, gaturum, skyltfrågor och belysning.

Genomförandeforum

För att samordna planerade investeringar, exploatering, ombyggnader av lokal infrastruktur mm krävs någon form av forum för att hantera genomförandefrågorna. Detta bör ske parallellt med detaljplanearbetet och innefatta alla ekonomiska intressenter i området.

Etappindelning för fortsatt detaljplanearbete



Antagandedokument

1. **Protokollsutdrag, antagande i Kommunfullmäktige**
2. **Yttrande s, mp och v**
3. **Tjänsteutlåtande Stadskansliet**
4. **Protokollsutdrag Byggnadsnämnden**
5. **Tjänsteutlåtande Stadsbyggnadskontoret**
6. **Länsstyrelsens granskningsyttrande**

Göteborgs Stad
Kommunfullmäktige

PROTOKOLL (8)
Sammanträdesdatum
2006-09-14

§ 10

Dnr 0608/06

Antagande av översiktsplan för Göteborg, fördjupad för delar av Bagaregården – Gamlestaden

HANDLING

2006 nr 123.

BESLUT

Enligt kommunstyrelsens förslag:

> Förslag till översiktsplan för Göteborg, fördjupad för delar av Bagaregården – Gamlestaden, antas.

Expedieras

Byggnadsnämnden

Utdrag ur protokoll fört vid sammanträde med Göteborgs kommunfullmäktige ovanstående dag.
Rätt utdraget betygar
I tjänsten: A. Ahman

Att Göteborgs kommunfullmäktiges protokoll för den 14 September 2006 **justerats den** 2 oktober 2006 **samt att tillkännagivande om den verkställda justeringen anslagits å stadens anslagstavla den** 2 oktober 2006 **betygar:**
Göteborg i stadskansliet den 11 december 2006
Annette Ahman

Göteborgs Stad
Kommunfullmäktige

Handling 2006 nr 123

Antagande av översiktsplan för Göteborg, fördjupad för delar av Bagargården - Gamlestaden

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Stadskansliets förslag till beslut av kommunstyrelsen för egen del har bifallits. Kommunstyrelsen tillstyrker stadskansliets förslag i tjänsteutlåtande den 20 juni 2006 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

> Förslag till översiktsplan för Göteborg, fördjupad för delar av Bagaregården – Gamlestaden, antas.

- - - -

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen antecknade representanterna för mp, s och v som yttrande en skrivelse av den 5 september 2006.

Göteborg den 6 september 2006
GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Göran Johansson

Benny Stålesjö

Dnr: 0608/06

Yttrande mp, s, v

2006-09-05

Kommunstyrelsen i Göteborg

Ärende 2:1

Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för delar av Bagaregården - Gamlestaden

Trafiklösningarna som skulle avlasta Artillerigatan har snabbt blivit föråldrade och otillräckliga. Länken från Kortedalavägen över Kviberg till E20 är en långsam omväg som allt för få från Kortedala - Bergsjön väljer. Sedan trafikplanerna togs under 90-talet har över 2000 bostäder byggts i Kviberg och nu planeras ytterligare 1200 i Kviberg och 1600 i Gamlestaden. Därtill uppskattas den föreslagna kontors- och handelsytan kräva ca 3000 parkeringsplatser. Många av trafiklösningarna kräver ingående planering. Vi vill därför att man tar fram förslag på åtgärder som förhindrar ökad biltrafik på Artillerigatan eller trafikproblem på andra vägar när man går fram med detaljplanerna.

GÖTEBORGS STADSKANSLI
Boende, näringsliv, fritid, kultur
Stephan Cedergren
Tfn: 031-61 23 31
E-post: stephan.cedergren@stadshuset.goteborg.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
Utfärdat
2006-06-20

Rnr 195/06

Dnr 0608/06

Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för delar av Bagaregården - Gamlestaden

FÖRSLAG TILL BESLUT

I kommunstyrelsen

> Förslag till översiktsplan för Göteborg, fördjupad för delar av Bagaregården – Gamlestaden, kompletteras med text beträffande ekonomiska konsekvenser i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande.

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

> Förslag till översiktsplan för Göteborg, fördjupad för delar av Bagaregården – Gamlestaden, antas.

SAMMANFATTNING

Byggnadsnämnden har översänt förslag till fördjupad översiktsplan för delar av Bagaregården – Gamlestaden till kommunfullmäktige för antagande.

Översiktsplanen för delar av Bagaregården – Gamlestaden är en fördjupning av den kommunomfattande översiktsplanen. Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att ta ett helhetsgrepp för områdets utveckling och hitta en hållbar struktur som går att bygga vidare på under en längre tidsperiod. Planen ska fungera som underlag för kommande detaljplanering.

Stadskansliet föreslår att planen kompletteras med text vad beträffar de ekonomiska konsekvenserna (se nedan).

EKONOMISKA KONSEKVENSER

I förslaget till den fördjupade översiktsplanen finns en värdefull redovisning av genomförandeekonomi. Stadskansliet föreslår att detta avsnitt kompletteras med följande text:

Förslaget till fördjupad översiktsplan för delar av Bagaregården – Gamlestaden innehåller ett antal förslag som vid ett genomförande kommer att kräva investeringar.

Ett antagande av planen ska inte ses som ett godkännande i ekonomiskt avseende av respektive förslag. Berörda nämnder/styrelser, och i förekommande fall kommunstyrelsen/kommunfullmäktige, ska ges möjlighet att bestämma genomförandetakten, göra prioriteringar samt ta ställning till de ekonomiska konsekvenser som respektive förslag medför. De ekonomiska konsekvenserna av varje förslag ska presenteras för berörd nämnd innan beslut om genomförande fattas.

Bilaga 1 Planbeskrivning med tillhörande handlingar

BAKGRUND

Översiktsplanen för delar av Bagaregården – Gamlestaden är en fördjupning av den kommunomfattande översiktsplanen. Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att ta ett helhetsgrepp för områdets utveckling och hitta en hållbar struktur som går att bygga vidare på under en längre tidsperiod.

Gamlestaden utgör en viktig markresurs för Göteborgs fortsatta utveckling. Det finns goda förutsättningar för förtätning, såsom god kollektivtrafik, utbyggd infrastruktur och stora bebyggelsekvaliteter. Området ligger centralt och är en entrépunkt till såväl Göteborg som de nordöstra stadsdelarna. Befintliga miljöer behöver förnyas och de kulturhistoriska bebyggelsemiljöerna ges nytt innehåll.

Den fördjupade översiktsplanen skapar förutsättningar för att stärka Gamlestaden som helhet och höja attraktiviteten i området. Gamlestaden, Kviberg, Marieholm och Bagaregården ges möjlighet att växa ihop till en sammanhängande stadsmiljö. Gamlestaden kan då fungera som en sammanbindande länk mellan nordost och övriga Göteborg.

Totalt kan planområdet rymma omkring 1 600 nya bostäder samt omkring 165 000 kvm tillkommande lokalytor för kontor, handel, kultur, vård, utbildning, fritidsverksamhet mm. Planen avsätter även mark för nya pendeltågstationer samt ett nytt grönstråk utmed Säveån. SKF ges förutsättningar att kunna expandera och samla all sin verksamhet i Sävenäs. Området mellan Kristinedal och Sävenäs herrgård kan då förtätas och knytas samman med områdena norr om ån.

I området finns möjlighet till etablering av ca 30 000 kvm sällanköps- och urvalshandel som avses integreras med befintlig handel utmed Brahegatan och Artillerigatan. Söder om ån är det möjligt att etablera volymhandel om ca 6 000 kvm.

Gamlestads Torg har av K2020-projektet pekats ut som en större knutpunkt för lokal kollektivtrafik. För detta krävs en förnyelse av torget och att knutpunkten och en pendelstation samordnas med den nya bebyggelsen så att området kring stationen och torget upplevs som en del av staden.

Ett genomförande av planförslaget innebär stora kostnader för i första hand ombyggnader av befintligt vägnät samt satsningen på knutpunkten och stadsmiljön vid Gamlestads Torg. Samtidigt skapas betydande intäkter genom att exploateringsbar mark frigörs. Detta tillsammans med att kvaliteten i stadsmiljön höjs kan, enligt översiktsplanen, balansera kostnaderna. Planens generella slutsats är att en exploatering är relativt kostnadseffektiv på grund av områdets strategiska läge med en väl utbyggd infrastruktur.

Den fortsatta tidplaneringen hänger samman med de framtida infrastrukturprojekten i området. Planering av en pendeltågstation för Norge-Vänerbanan måste samordnas med detaljplaner för Gamlestads Torg och Gamlestadens fabriker.

GÖTEBORGS STADSKANSLI
Boende, näringsliv, fritid och kultur

Stephan Cedergren Björn Johansson

Göteborgs Stad
Byggnadsnämnden

UTDRAG FRÅN PROTOKOLL
från sammanträde
2006-05-30

§ 348 Översiktsplan, fördjupad för delar av Bagaregården – Gamlestaden

Dnr 675/02 Till behandling företogs ärende angående rubricerade fördjupad översiktsplan.

Ann Catrin Kärnä redogjorde för trafiken på Artillerigatan och Gamlestadstorg.

Stadsbyggnadskontoret hade ingett en handling så lydande:

"Byggnadsnämnden etc. bil. 7

Byggnadsnämnden beslöt:

att godkänna fördjupad översiktsplan för delar av Bagaregården – Gamlestaden; samt

att föreslå kommunfullmäktige att anta fördjupad översiktsplan för delar av Bagaregården – Gamlestaden.

Vid protokollet

Agnetha Carlsson

Agnetha Carlsson

Ann Catrin Kärnä
Tfn: 61 12 48

Byggnadsnämnden

Antagande av FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR DELAR AV BAGAREGÅRDE - GAMLESTADEN

Byggnadsnämnden föreslås besluta

att godkänna Fördjupad översiktsplan för delar av Bagaregården - Gamlestaden inom SDN Härlanda, Örgryte och Kortedala i Göteborg

samt föreslå kommunfullmäktige att anta planen.

Stadsbyggnadskontoret fick 15 februari 2003 i uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan för planområdet. Syftet är att ta ett helhetsgrepp för planområdets utveckling. Nu när SKF flyttar sin tillverkning söder om Säveån och nya motorvägs- och kollektivtrafikförbindelser planeras, öppnas förutsättningar för en positiv utveckling av stadsdelen. Stadsbyggnadskontoret har i samverkan med fastighetsägare samt övriga kommunala förvaltningar tagit fram ett förslag till fördjupad översiktsplan för området.

Jämfört med inriktningen i den kommunomfattande översiktsplanen, ÖP99, utökas avgränsningen för blandad stadsbebyggelse till att, förutom delarna kring Gamlestadens fabriker - Kristinedal och Artillerigatan/Nya Kulan, omfatta även Gamlestadstorgsområdet. Markanvändningen föreslås utgöra blandstad med olika inriktning på bostäder, handel samt övriga icke störande verksamheter som kontor, kultur, hantverk, service, fritidsverksamheter mm. Genom förtätning kan området totalt få ca 1600 nya lägenheter och ca 165.000 m^2 lokalyta, varav ca 30.000 m^2 utgör ny handel inom Nya Kulan-området som ska samordnas med befintligt centrum. Ca 100.000 kvm av totalytan utgör befintliga industribyggnader mm av kulturhistoriskt intresse som kan omvandlas för nytt innehåll. En målsättning bör vara att få till en förnyelse av området som helhet för att få ut de positiva nyttorna av planen. Detta bör samordnas i ett genomförandeforum.

De viktigaste synpunkterna, som inkommit under samråd och utställning behandlar trafik, bl.a att den genomfartstrafik som går genom stadsdelen och Artillerigatan idag måste minska. Många underströk under både samråd och utställning vikten av förnyelse av Gamlestads torg samtidigt som Trafikkontoret inte tillstyrkte föreslagna trafiklösningar. Inför utställningen fördjupades planförslaget med kompletterande delutredningar kring riskavstånd, trafiklösningar, handel mm samt gestaltningen av respektive delområde. Inför antagandet har planen kompletterats främst med en bättre beskrivning av naturvärdena och krav m h t riksintresset Säveån, en utveckling av trafikavsnittet, där vikten av en framtida avlastning har fördjupats, samt div. kompletteringar i markanvändningsavsnittet. I detaljplaneskedet krävs ytterligare utredning av bl.a risker, buller, geoteknik, trafiklösningar.

Framförda synpunkter under samrådet och utställningen har till större delen kunnat beaktas genom mindre ändringar i planen och kompletterande utredningar. Kontoret bedömer däremot att önskemålet om en planskild korsning på Gamlestads torg är svår att tillmötesgå, och anser att frågan bör utredas vidare i detaljplaneskedet och prövas ytterligare för att hitta en lösning som tillfredsställer såväl stadsbilds- och exploateringskrav, som krav på framkomlighet för gående, cyklister, fordon och kollektivtrafik. Inriktningen bör vara att finna lösningar för en plankorsning som klarar kraven.

Fastighetskontoret uttryckte en önskan om en etapputveckling av handeln i området, vilket också bör prövas vidare i detaljplaneskedet. Överdäckningar och helt nya sträckningar av järnväg och motorväg, återställande av öppna rasbranter för att gynna fågellivet, regional handel i Slakthusområdet samt arkitekttävlingar för att hantera Göteborgs infarter mm har inte bedömts som möjligt att tillmötesgå. Frågan om ett nordligt läge för ett nytt Slakthusmot utmed Rv45, vilket Vägverket önskar, bör prövas ytterligare i kommande skeden. Önskemålet förblir dock att motet bör ligga i anslutning till Slakthusgatan för att kunna anslutas på ett naturligt och rimligt sätt till det lokala vägnätet.

Den fördjupade översiktsplanen ska i nästa skede kunna ligga som grund för kommande detaljplaner.

Lars Ivarson
Stadsbyggnadsdirektör

Barbro Sundström
Distriktschef

LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN
Samhällsbyggnadsenheten
Rolf Bondeson
Arkitekt
031 - 60 52 48

Sbd | Öpa | INKOM Stadsbyggnads kontoret | Åtgärd
la | Sma | Kännedom
C | N | 2005 -12- 16 | Kopia
V
Utv | Ea | ä 75/02

Stadsbyggnadskontoret
Översiktsplaneavdelningen
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för delar av Gamlestaden - Bagaregården, Göteborgs kommun
Utställning 5 oktober - 7 december 2005

Sammanfattning

Som framgår av den fördjupade översiktsplanen har Gamlestaden och aktuella delar av Bagaregården särskilt goda förutsättningar för en kvalitetsfull stadsutveckling. I planen belyses detta med väl genomarbetade idéer till disposition, gestaltning och innehåll. I den fortsatta planeringen behöver bebyggelsen närmast trafikledernа - väg och järnväg - studeras noggrant med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och till behovet av skydd mot olyckshändelser. Även bebyggelsen intill riksintresset Säveån måste i detta sammanhang studeras ytterligare. Studierna kan möjligen komma att visa att vissa omdispositioner av planens innehåll och utformning blir nödvändig.

Inledande kommentarer

Härmed överlämnas statens samlade uppfattning om den fördjupade översiktsplanen. Enligt 4 kap 9 § plan- och bygglagen skall därvid bl. a. framgå om:

1. förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken,
2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken överträds,
3. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och om
4. bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser.

Länsstyrelsen har tidigare lämnat ett skriftligt yttrande under samrådsskedet den 26 februari 2004. Bl. a. framfördes synpunkter på att överväganden borde göras i vilken utsträckning bullerstörningar kunde påverka genomförandet av planidéerna samt hur tillkommande järnvägsomläggningar kunde påverka dem. Sedan detta samråd har planen i stora delar utökats och preciserats. De viktiga gestaltningsfrågorna inklusive trygghetsfrågor har fått ett berättigat stort utrymme och gett en kvalitetsfull grund för diskussioner om den förnyelse som skall komma. Tekniska frågor av den typ

Postadress: 403 40 GÖTEBORG | Besöksadress: Ekelundsgatan 1 | Telefon/Fax: 031 - 60 50 00 (växel) 031 - 60 52 48 (fax) | Webbadress: www.o.lst.se | E-post: samby@o.lst.se

Länsstyrelsen påpekade har dock fått motsvarande mindre utrymme, vilket gör att grundförhållanden, risker, buller- och luftfrågor kommer att få utredas senare. Man får då vara beredd på att helheten i planens goda upplägg i några delar kan gå förlorad som ett pris för planens friska och upplyftande idéinnehåll. Det kan inte uteslutas att viss bebyggelse kan bli olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser.

Avgörande just nu bör dock vara att en utveckling av Gamlestaden får ses som en av de viktigaste översiktliga planfrågorna i Göteborg just nu och att en sådan utveckling behöver diskuteras relativt fritt från detaljer. Planområdet innehåller de kanske hittills bästa möjligheterna efter Norra älvstranden att lokalisera bostäder och handel i centrala lägen med god tillgång till kollektivtrafik utan att ta grönområden i anspråk Som framgår av planen kan detta åstadkommas genom att ta till vara den intressanta industrimiljön samtidigt som hela stadsdelen görs tryggare och modernare. Denna utveckling får vidare antas ge ett bidrag till bättre luftförhållanden i staden.

Vissa avseenden där planen inte är tydlig i fråga om punkterna 1-4 ovan

Buller

Det går inte att utläsa av planhandlingarna i vilken utsträckning de valda dispositionerna är förenliga med riksdagens riktlinjer för trafikbuller. Det återstår således ett omfattande arbete med att övertyga om att tillkommande byggnader kan placeras och formges så att bullerförhållandena blir rimliga samtidigt som miljön blir trivsam.

Säveån

På plankartan har ett brett grönbälte angivits som bör garantera att åns kvaliteter tillvaratas i enlighet med bestämmelserna för Natura 2000-områden. Grönbältet borde dock ha breddats även i den västra delen, så att åtminstone tio meters bredd av stranden på båda sidor hade visats. Eventuella nya byggnader nära stränderna måste inklusive sin grundläggning och stabilisering kunna visas inte påverka vattenmiljön, för att riksintresset Säveån skall ha beaktats tillräckligt.

Riskförhållanden

Undergrunden är generellt dålig i planområdet, vilket konstateras i planens förutsättningsdel. Därför anser Länsstyrelsen att det funnits anledning att åtminstone översiktligt diskutera hur olika riskfaktorer kan komma att påverka markdispositionen. Riskfaktorer som har koppling till markförhållandena är stabilitetsförhållanden och skredrisker, utbredning av förorenad mark, erosionsförhållanden vid Säveån samt översvämningsrisker. De senare bör ses även mot en väntad klimatändring.

Säkerheten mot järnvägen är inte heller översiktligt behandlad i planen, utan kan komma att kräva friytor närmast spåren som påverkar stadsdelens gestaltning. Främst gäller detta hanteringen av farligt gods. Hur garanterar man i en detaljplan att

LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

inte farligt gods kommer att forslas på spåren invid pendeltågsstationen? 10 m nämns som avstånd från spårmitt till bebyggelse med hänsyn till elsäkerhet. För tåg som kan tänkas spåra ur behövs emellertid större avstånd för att räddningstjänsten skall ha möjlighet att komma fram och göra en räddningsinsats. Detta gäller oavsett om tågen är lastade med farligt gods eller ej.

Järnvägar

Planen bygger till stor del på de nära liggande järnvägarna, men det har inte redovisats några konflikter i förhållande till dessa. Järnvägarna är av riksintresse. Det är självklart angeläget att planerad utbyggnad av dessa även på sikt skall kunna prioriteras i förhållande till ny bebyggelse. Länsstyrelsen kommer att bevaka detta vid kommande detaljplanering och i järnvägsplanering.

Miljökvalitetsnormer och mellankommunala intressen

Dessa aspekter har inte analyserats i planen. Länsstyrelsen har dock inte anledning att för närvarande befara att planinnehållet skulle medföra att miljökvalitetsnormer skulle överskridas eller att mellankommunala frågor skulle behöva samordnas.

Detta yttrande har beslutats av länsöverdirektör Göran Bengtsson efter föredragning av arkitekt Rolf Bondeson. Vid den slutliga handläggningen av ärendet har dessutom deltagit länsantikvarie Jan-Gunnar Lindgren, Lotta Silfver, miljöskyddsenheten, Anna Dahllöf, samordningsenheten, Helena Irenesson, naturvårdsenheten, Dan Hellman, vattenvårdsenheten, Birgit Willner, enheten för skydd och säkerhet samt slutligen länsarkitekt Sten Hedelin.

Göran Bengtsson

Rolf Bondeson

LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Kopia till:

Banverket, Västra banregionen
Vägverket, region väst
Statens geotekniska institut
kulturmiljöenheten
samordningsenheten
enheten för skydd och säkerhet
naturvårdsenheten
vattenvårdsenheten
miljöskyddsenheten
samhällsbyggnadsenheten enl exp.lista