



Planbeskrivning - samrådshandling

Detaljplan för Gamlestads torg mm

Dnr 0797/05



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret



Samrådshandling

Projektgrupp:

Ann Catrin Kärnä	Stadsbyggnadskontoret (SBK)	projektledare detaljplan/planarkitekt
Marcus Bredberg	Stadsbyggnadskontoret	bitr.projektledare/utredningsledare
Mattias Westblom	Stadsbyggnadskontoret	bitr.projektledare/planarkitekt
Gunnar Stomrud	White arkitekter	plankonsult/bitr. utredningsledare
Maria Brandt	Fastighetskontoret (FK)	projektledare genomförandefrågor
Jonas Bergqvist	Trafikkontoret(TK)	projektledare trafik, genomförande trafik
Dharmesh Shah	Trafikkontoret	bitr. projektledare trafik

Styrgrupp:

Barbro Sundström	Stadsbyggnadskontoret	ordförande, stadsbyggnadschef
Gunnel Jonsson	Stadsbyggnadskontoret	vice ordförande, planchef
Henrik Petzäll	Trafikkontoret	avdelningschef
Elisabet Gondinger	Fastighetskontoret	distriktschef
Stefan Ekman	Västtrafik	utvecklingschef

Ur projektgruppen deltar även: Ann Catrin Kärnä, Marcus Bredberg, Maria Brandt, Jonas Bergqvist

Bedömningsgrupp parallella uppdrag:

Malin Häggdahl/SBK/ordförande; Ann Catrin Kärnä SBK/projektledare; Oskar Götestam/RADAR arkitektur/anteckningar, programskrivning; Marcus Bredberg/ SBK; Mattias Westblom/SBK; Maria Brandt/FK; Jonas Bergqvist/TK; Margareta Lindeberg/Västtrafik; Ann Charlotte Gustafsson/SDF Östra Göteborg; Eva Glader/Park och naturförvaltningen; Magnus Englund/GAJD Arkitekter; Ewa Westermark/GEHL Architects/samlade slutsatser bedömningsgruppen

Övriga inblandade konsulter redovisas under utrednings-PM.



Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret

Planhandling

Samrådshandling 2011-11-04
BN-Datum: 2011-11-04
Diarienummer: 0797/05

Ann Catrin Kärnä, projektledare/planarkitekt
Telefon: 031-368 16 68

Detaljplan för Gamlestads torg inom stadsdelarna Gamlestaden, Olskroken och Bagaregården i Göteborg

Planbeskrivning

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planen är att skapa en sammanhängande, tät urban kvartersstruktur som ansluter till en levande och effektiv ny knutpunkt där region- och pendeltåg, spårvagnar, bussar och cyklar sammanstrålar på ett funktionellt sätt. Pendeltågsstationen för Norge-Vänerbanan öppnar för trafik i december 2012 och målet är att integrera den nya knutpunkten i en levande blandstad av innerstadskaraktär, som erbjuder arbetsplatser, bostäder, kultur, service och nöjesliv. Mycket god lokal och regional kollektivtrafik i kombination med det strategiska läget gör att det finns förutsättningar att planområdet, tillsammans med övriga delar av Gamlestaden – landshövdingekvarteren, SKF Nya Kulan, Gamlestadens fabriker, Bellevue/Kviberg och på sikt även Slakthusområdet/Marieholm – ska kunna utvecklas som ett komplement till Göteborgs innerstad.

Detaljplaneområdet för Gamlestads torg beräknas rymma ca 400-500 nya lägenheter och ca 25.000-30.000 m² lokalytor för kontor, service, butiker, resecentrum, eventuellt kulturhus/bibliotek, livsmedelshandel, hotell m.m. Inom planområdet kommer befintliga byggnader väster om Gamlestadsvägen att rivas.

För att skapa en mer effektiv knutpunkt och möjliggöra enkla byten kommer spårvägen att byggas om och hållplatserna förläggas parallellt i nivå med pendeltågsperrongerna. Gamlestadsvägens befintliga viadukt kommer att rivas och ersättas av ett mer stadsmässigt lokalgatunät samt en tunnel som knyter ihop Artillerigatan med Slakthusgatan. En grundförutsättning för att kunna hantera biltrafiken, när viadukten är borta, är att genomfartstrafiken från Artillerigatan leds via tunneln ut till Slakthusgatan och väg E45.

Planen kommer att genomföras i huvudsakligen två etapper, där första etappen omfattar knutpunkten och dess närområde medan etapp 2 omfattar tunnelbygget, rivning av viadukten och nya kvarter i de östra delarna. Etapp 1 kan påbörjas 2013 och beräknas

kunna stå klart i slutet av 2015, och etapp 2 kan påbörjas 2016 och stå klart till 2019-2021.

Pågående planarbeten för SKF Nya Kulan, Gamlestads torg och Gamlestadens fabriker utgår från den stadsutveckling som redovisas i den fördjupade översiktsplanen för delar av Gamlestaden – Bagaregården. (antagen av Kommunfullmäktige 2006-09-14).

Utformningen av planförslaget tar sin utgångspunkt i de två gestaltungs-förslag som har tagits fram inom ramen för det parallella uppdrag som har genomförts under våren-försommaren 2011. Deltagande företag har varit MXSI architectural studio/Fojab arkitekter (Spanien/Sverige) och Architecture Is Made – AIM (Sverige). Förslagen har utvärderats av en bedömningsgrupp bestående av kommunala och externa aktörer.

Bedömningsgruppen har utvärderat enligt följande kriterier:

- Stadsmiljön som helhet utifrån struktur, kvartersformer, offentliga rum med gator, torg, platser, parker och stråk samt bebyggelsen och dess karaktär, arkitektonisk helhetsupplevelse och typologi.
- Stadsrummens vistelse- och upplevelsemässiga kvaliteter.
- Sociala parametrar kring den goda stadens innehåll såsom trygghets- och säkerhetsaspekter, barnperspektiv, möjlighet att bedriva småverksamheter i t.ex. bottenplan, möjligheter till blandning av upplåtelseformer etc.
- Boendemiljö, boendekvaliteter, t.ex. tillgång till kvalitativa gröna miljöer.
- Lösningar avseende stadsgrönska och offentliga rum, mänsklig skala och attraktion.
- Parkeringslösning.
- Hänsyn till störningar, riktlinjer kring buller, riskföreskrifter för farligt gods, klimataspekter m.m.
- Exploateringsgrad och resonemang kring täthet.
- Idéernas genomförbarhet.



Illustration över bedömningsgruppens förslag till framtida kvartersstruktur.

Handlingar

Planhandlingar:

- *Planbeskrivning (denna handling)*
- *Genomförandebeskrivning*
- *Plankarta med bestämmelser*

Övriga handlingar:

- *Översiktsplan för Göteborg – fördjupad för delar av Gamlestaden – Bagaregården, med utställningsutlåtande*
- *Gestaltningssprogram för Gamlestads torg*
- *Fastighetsförteckning*
- *Illustrationskarta*
- *Grundkarta*
- *PM Utredningar*
- *MKB till detaljplan, etapp 1 – Utbyggnad av spårvägsbroar och kaj vid Sävåån vid Gamlestads torg, Norconsult AB 2011.*

Till planförslaget hör även följande handlingar (som kommer att finnas tillgängliga vid samrådsutställningen på stadsbyggnadskontoret och på biblioteket i Gamlestaden):

- *Program stråk längs Sävåån, Göteborgs stadsbyggnadskontor 2004.*

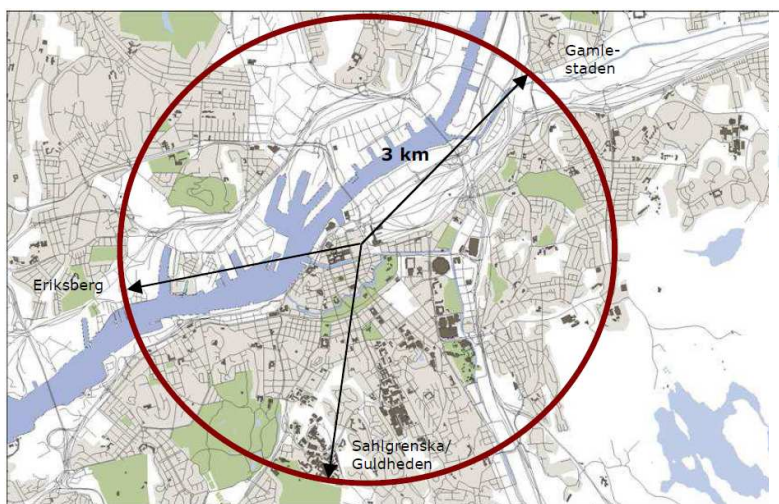
I anslutning till planarbetet har en särskild handling - PM Utredningar - tagits fram. I den finns en kort sammanfattning av de utredningar som gjorts som underlag till detaljplanen. Resultaten av utredningarna redovisas, dock inte stadsbyggnadskontorets avvägningar och ställningstaganden som istället redovisas här i planbeskrivningen.

Utredningar som gjorts i samband med planarbetet t.o.m. samråd:

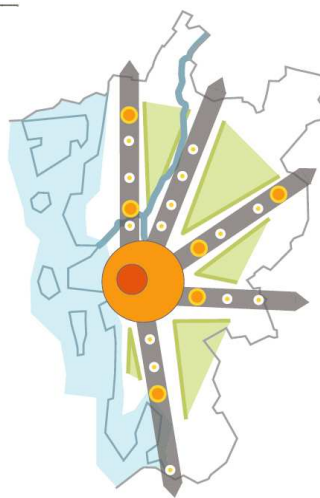
- *Luftmiljöutredning inför framtagandet av detaljplaner för Gamlestads Torg, Gamlestads Fabriker samt kvarteren Makrillen och Gösen, Göteborgs stad Miljöförvaltningen 2011.*
- *Tilläggsuppdrag till Luftmiljöutredningen gällande "Detaljerade beräkningar av partikelhalter i gaturum i Gamlestaden år 2020", Göteborgs stad Miljöförvaltningen 2011.*
- *Riskutredning Västra Gamlestaden norr om Sävåån, Enviro Planning AB 2011.*
- *Bullerutredning – parallella uppdrag Gamlestaden, Akustikforum AB 2011.*
- *Utredning av vibrationer och stomljud utförs under hösten 2011.*
- *Arbete med stabilitetsbedömning pågår (öster om Gamlestadsvägen).*
- *Markmiljöundersökning Gamlestads torg och fabriker – Utvärderingsrapport med förenklad riskbedömning, Tyréns AB 2011.*
- *Dagvattenutredning prel.handling 2011-09-05 – Detaljplan för Gamlestadstorg, Norconsult AB.*
- *Tillägg till dagvattenutredning: Bedömning av högvattenstånd i Sävåån - Detaljplan för Gamlestadstorg, Preliminärhandling 2011-08-24, Norconsult AB.*
- *Arkeologiska förundersökningar utförs under hösten 2011.*
- *PM – Tilläggsuppdrag till "Fördjupad handelsutredning för detaljplan för handel, bostäder m.m. inom kv. Gösen och Makrillen, i Gamlestaden Göteborg". Tilläggsuppdraget har analyserat effekter av en etablering av livsmedelshandel inom knutpunkten. ZÖK AB 2010-2011.*
- *Utredning av socialt-rumsliga aspekter, White arkitekter AB 2011.*
- *Rumsliga syntaxanalyser, Norconsult AB 2011.*
- *Trafikteknisk sammanställning, Trafikkontoret.*
- *Tekniska beskrivningar för kaj och broar.*

Utredningar som gjorts i samband med arbetet med fördjupad översiktsplan:

- *Bullerutredning industriverksamheter*
- *Riskutredning industriverksamheter*



Läge i staden – ca 3 km från city, samt invid två av infartslederna till



Förutsättningar

Läge

Planområdet är strategiskt beläget cirka 3 km nordost om Göteborgs centrum. I kommunens översiktsplan utpekas området som en del av den framtida centrala staden. Läget invid två viktiga regionala infarter till Göteborg och invid en helt ny pendeltågsstation för Norge-Vänerbanan samt ny knutpunkt för lokal kollektivtrafik gör området mycket intressant för utveckling.

Planområdet ligger huvudsakligen norr om Säveån. Söder om Säveån går planområdet in som en ”kil” genom Gamlestadens fabrikers område. Motivet till detta är att säkra en allmän gång- och cykelvägsförbindelse mellan Gamlestadsvägen och kommande pendeltågsstation respektive gc-stråk mot väster.



Planområdet gränsar mot Norge-Vänerbanan och Slakthusområdet i väst, mot Säveån och Gamlestadens fabriker i söder, mot SKF:s kvarter och parkering vid Artillerigatan i öster och mot landshövdingehuskvarteren i nordost.

Areal och markägoförhållanden

Planområdet omfattar cirka 12,2 hektar (122 497 m²). Merparten av marken ägs av Göteborgs stad. Göteborg stad har också nyligen köpt Gamlestaden 740:130, men som enligt upprättad fastighetsförteckning (2011-10-14) fortfarande står på Kefren Properties Ix Göteborg AB.

Övriga fastighetsägare är;

Gamlestaden 740:127 - AB Fastigheter i Göteborg JH
 Olskroken 18:7 - Gbg Olskroken 18-7 AB
 Bagaregården 16:8 – SIF-klubben vid AB SKF
 Bagaregården 17:26 – Wallenstam Företag AB
 Bagaregården 16:7 – AB SKF
 Gamlestaden 1:10 – KB Gamlestaden 1:10

Planförhållanden

Översiktsplan/fördjupning av översiktsplan

Översiktsplan för Göteborg (KF 2009-02-26) anger att utbyggnaden av staden ska inriktas mot komplettering inom den del av den befintliga bebyggelsestrukturen där god försörjning med kollektivtrafik kan erhållas. Utbyggnaden ska kombineras med ett ökat byggande i strategiskt belägna knutpunkter där City, Frölunda torg, Backaplan, Angereds centrum och Gamlestaden särskilt pekas ut.

Fördjupad översiktsplan för delar av Gamlestaden - Bagaregården (KF 2006-09-14) anger att syftet med planen är att lägga fast en sammanhängande stadsstruktur som knyter samman Gamlestaden med utvecklingsområdena i Kviberg och Marieholm samt med Bagaregården. Målet är att Gamlestaden ska utvecklas som centrum för de kringliggande stadsdelarna i form av en blandstad med citykaraktär.

Den fördjupade översiktsplanen föreslår en förtätning med ett innehåll i de västra delarna av ca 50% bostäder och 50% lokaler för kontor, kultur, fritidsverksamhet, handel och service med mera och ett högre inslag av bostäder i de östra delarna av det aktuella planområdet. Ett primärt ställningstagande i planen är att de gamla industribyggnaderna i stadsdelen ska bevaras och att ny bebyggelse ska utveckla Gamlestadens identitet. Utmed Säveån föreslås att ett sammanhängande grönt promenadstråk anläggs längs vattnet.

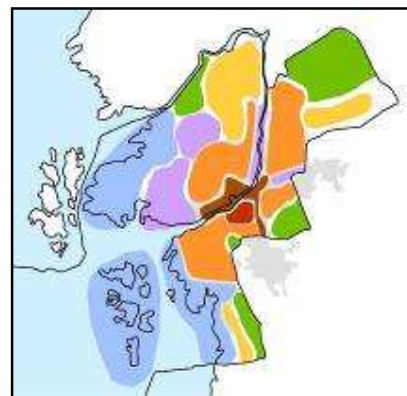
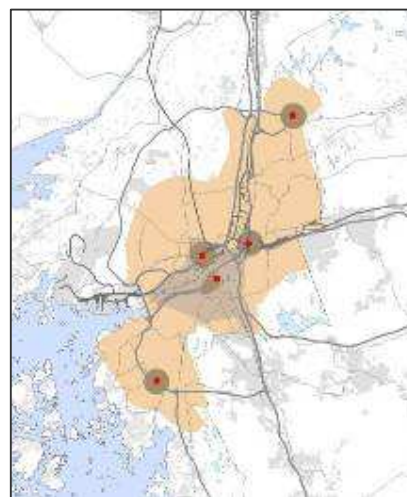
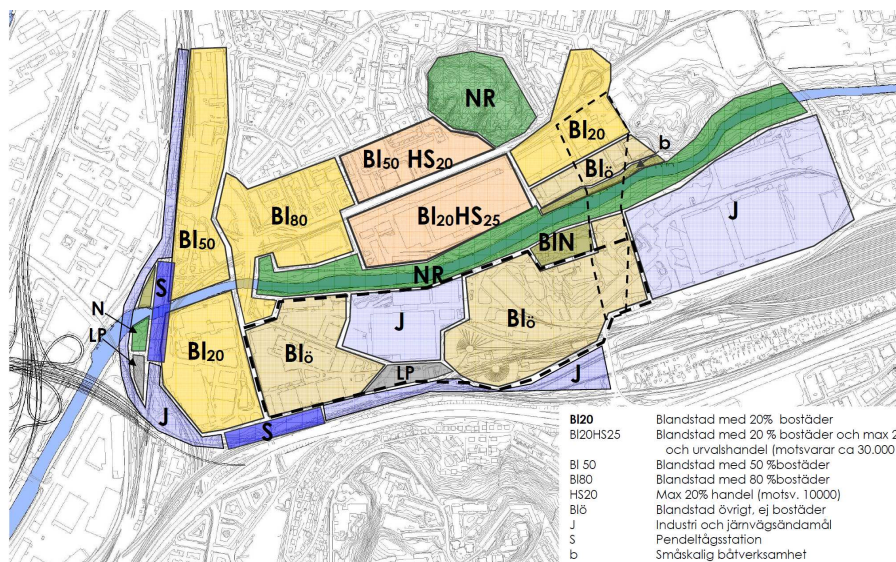


Illustration ur ÖP där framtida centrala Göteborg motsvarar det mörkbruna området.



De fem strategiska knutpunkterna enligt ÖP.



Markanvändningskartan i den fördjupade översiktsplanen för delar av Bagaregården - Gamlestaden visar på andel bostäder, handel m.m. fördelat per delområde.

Utbyggnadsplanering för verksamheter, 2010

Inom översiktsplanearbetet för Göteborg togs Utbyggnadsplanering för verksamheter (UP verks.) fram. Planen presenterar vägledande principer för etablering av verksamheter i olika lägen av staden, bla för city, vid bebyggelseområden och i knutpunkter. Gamlestaden är utpekad som en av de fem strategiska knutpunkterna varför riktlinjerna för knutpunkter gäller vid planeringen av Gamlestads torg. Huvudpunkterna är att

- ▶ *Möten och utbyte - såväl formella som informella - gynnar utveckling,*
- ▶ *Täthet, närhet och variation skapar förutsättningar för utbyte och attraktivitet*
- ▶ *Studenter och universitet har en viktig roll*
- ▶ *Minska störningar och undvik barriärer*
- ▶ *Flexibilitet i planer ökar attraktionen och möjligheterna*

Målsättningen i riktlinjerna är att skapa liv och underlag för näringslivet att utvecklas. Trendanalysen som gjordes i samband med UP-arbetet visade att nordöstra delarna av staden är underrepresenterat vad gäller nyetableringar av företag, varför här finns en stor potential för utveckling. Idag finns en stor andel verksamheter i Gamlestaden, inpendlingen är relativt stor med ca 12000 inpendlare/dag och här finns en potential när kollektivtrafiken utvecklas med regional trafik och med nya stadsmiljöer.

Gällande detaljplaner

Planen ersätter hela eller delar av följande planer:

<i>Aktnummer (laga kraft)</i>	<i>Ändamål (för planområdet)</i>
Stadsplan 2460 (1942-10-23)	industri m.m.
Stadsplan 3187 (1968-09-06)	trafik, parkering m.m.
Stadsplan 3223 (1969-04-09)	trafik, industri m.m.
Detaljplan 3757 (1990-05-08)	park, bostäder m.m.
Detaljplan 4670 (2002-07-15)	industri, kontor m.m.
Tomtindelning (fastighetsplan) 1480K-III-6392 (1969-11-24)	

Del av planområdet omfattar dessutom mark som inte är planlagd. För samtliga ovanstående planer har genomförandetiden gått ut.

Beslut om att upprätta detaljplan

Byggnadsnämnden beslutade 2007-05-15 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att upprätta detaljplan för Gamlestads torg och Gamlestadens fabriker. Planarbetet har därefter delats i en detaljplan för Gamlestads torg och en detaljplan för Gamlestadens fabriker.

Riksintressen enligt Miljöbalken

Säveån

Säveån är i sitt nedre lopp ett *Natura 2000-område* enligt EU:s art- och habitatdirektiv (4 kap. Miljöbalken) och känsligt för förändring av vatten och mark. Natura 2000 är ett europeiskt nätverk av värdefulla naturområden vars syfte är att bevara livsmiljöer för arter som är skyddsvärda. Skyddet av Säveån har flera syften; att bevara ett reproduktionsområde för en ursprunglig stam av atlantlax, samt att bevara ett naturligt vattendrag av fennoskandisk typ.

För att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön inom Natura 2000-området krävs tillstånd av Länsstyrelsen alt. Mark- och

miljödomstolen. Innebörden av bestämmelserna är att också verksamheter som bedrivs utanför Natura 2000-området och som kan medföra betydande påverkan på området omfattas av bestämmelsen om tillstånd.

Säveån är också ett *riksintresse för naturvården* enligt 3 kap. Miljöbalken, det vill säga ett nationellt särskilt värdefullt vattendrag. Utöver det värdefulla laxbeståndet utgörs naturvärdena av strandmiljöerna och åns artrika flora och fauna.



Vänster: Foto söderifrån kajen vid Gamlestadens fabriker över norra stranden, med befintlig spårvägsbro till vänster i bild och vegetation i anslutning till ån. Höger: Foto söderifrån över befintlig gångbro till norra stranden. Här har befintlig stödmur övergått till kaj.

Övriga skyddsvärda arter är bl.a kungsfiskare, som är skyddad enligt EU:s fågeldirektiv, samt 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. Större delen av Säveåns stränder på sträckan mellan Bellevue och Gamlestads torg har dock påverkats i en eller annan form, bl.a genom markförstärkningar för att motverka ras eller 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.

Ån ingår i naturvårdsverkets förteckning över fiskvatten som ska skyddas enligt förordningen om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten (NFS 2002:6), vilket reglerar vattenkvaliteten i ån.

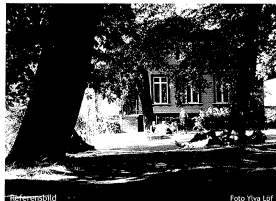
Tidigare överväganden ang. Säveån och Natura 2000

En övergripande diskussion om hur man kan hantera olika delar av ån har förts såväl i den fördjupade översiktsplanen för området men framför allt i Program för stråk utmed Säveån, som bl.a gjordes i samverkan med Länsstyrelsen. Då gjordes ställningstagandet att bevara och utveckla åpartierna väster om Norge-Vänerbanan som naturliga och att Trafikverket ska återplantera de delar som tagits i anspråk för bygget vilket ska fungera som en grön lunga i kombination med det bevarade strandparti med grönska som kommunen ansvarar för. Inriktningen i programmet är att *partierna öster om den befintliga viadukten fram till Hornsgatan* ska utvecklas som ett parkrum med grupper av överhängande träd och buskar, slänter mot ån mm för att bl.a gynna kungsfiskare och laxstam. Parkrummet ska vara mer tydligt gestaltat med en kombination av gräs, marktäckare, hårdgjorda ytor samt bryggor i några lägen utmed ån. *Väster om viadukten*

för Gamlestadsvägen fram till spårvägen gjordes ställningstagandet att låta stadsmiljön överbrygga ån med en utbyggnad och utveckling av den ca 1 meter höga kaj/stödmur som redan finns längs strandlinjen. Inriktningen enligt programmet är ett hårdgjort innerstadstorg med kajer och nedtrappningar.

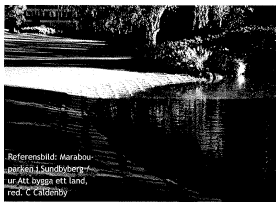


Utdrag ur Program för Stråk längs Säveån. Ovan: inriktning per delområde. Nedan: illustrationer över hantering av strandlinjen inom aktuellt planområde samt referenser på hantering.



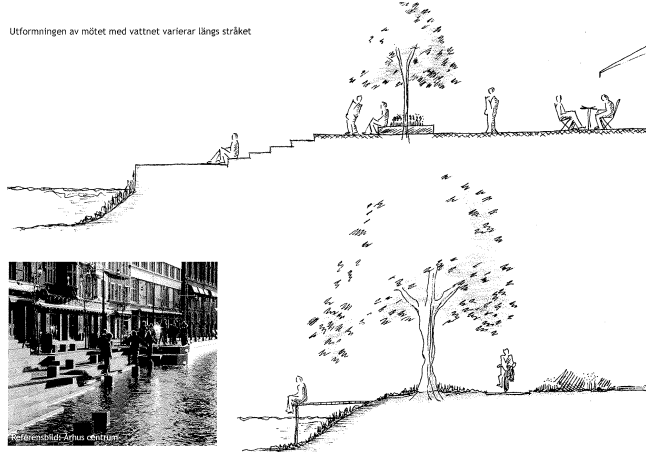
Referensbild

Foto Yvo Lef



Referensbild: Marabou parken i Sundbyberg
ur Att bygga ett land,
red. C. Cadenby

Utformningen av mötet med vattnet varierar längs stråket



Referensbild: Jyske centrum

Infrastruktur

Järnvägarna som angränsar till planområdet, Norge-/Vänernbanan samt Hamn- och Bohusbanan med tillhörande kopplingar i form av Triangelspåret, Hammaren och Skäran är *riksintresse för kommunikationer* enligt 3 kap. Miljöbalken.

Strandskydd

Säveån, strandbrinken och grönytorna norr om ån i området öster om Gamlestadsvägens viadukt omfattas idag av strandskydd. För området från viadukten och västerut är strandskyddet idag upphävt. Enligt övergångsbestämmelser till miljöbalken inträder strandskydd automatiskt vid ändring och upphävande av detaljplan, generalplan, stadsplan och byggnadsplan. Då strandskydd ospecificerat avser det generella skyddet om 100 meter åt båda håll från strandlinje – ut i vatten och upp på land – kommer

kvartersmark efter antagandet av aktuell plan att omfattas av strandskydd. För att genomförandet av planen ska bli möjlig krävs att det strandskydd som idag gäller i den sydöstra delen av planen utgår. För övriga mark- och vattenområden där strandskydd automatiskt inträder då ny plan träder ikraft, föreslås att strandskydd inte inträder i någon utsträckning alls.

Eftersom aktuell plan startade före lagändringen 2009-07-01 är Länsstyrelsen beslutsmyndighet för upphävande av strandskydd i plan. Upphävandet ska då också prövas mot de äldre strandskyddsbestämmelserna. Strandskydd kan upphävas för ett område som avses ingå i en detaljplan, om det finns särskilda skäl och om intresset för att ta i anspråk ett område på det sätt som avses med planen väger tyngre än skyddsintresset.

Upphävande av strandskydd

Som särskilt skäl för upphävande av skyddet åberopas att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. De åtgärder som planen medger kommer att genomföras främst på mark som tidigare varit ianspråktagen som kvartersmark. Det område där strandskydd idag råder, föreslås i den nya detaljplanen utgöras av parkmark med naturkaraktär längs strandbrinken. Åtgärderna förändrar inte allmänhetens tillträde till strandområdet och förändrar heller inte väsentligt livsvillkoren för djur- och växtliv i området, däremot kan allmänheten sägas få en bättre tillgänglighet till å-miljöerna överlag. Målsättningen är att göra å-miljöerna tillgängliga genom kajer, nya stråk utmed och över vattnet, samt genom att ställa i ordning åmiljön med vistelseplatser där man bl.a kan få en reell vattenkontakt genom bryggor eller liknande samtidigt som naturmiljöerna framhävs kommer att ge stadsdelen ett tillskott i grönstrukturen.

Mark och vegetation

Den lägsta marknivån norr om Sävån är idag +10,2 vid Slakthusgatans passage under spårvägen och den högsta är +18,9 vid vägbanken/landfästet som ansluter Artillerigatan till Gamlestadsvägens viadukt. Marknivåerna är generellt som högst mot öster och sluttar mot väster och söder men även mot norr. Söder om Sävån liksom i Marieholm ligger marken generellt lägre. För den del som ingår i planområdet söder om ån ligger



Vänster: Befintlig spårvagnshållplats för Kortedalabanan. Höger: Del av grönstråket längs med Sävån (Gamlestadens fabriker i bakgrunden).

marknivåerna idag för spårvägen som lägst i söder på +12,9 liksom på +11,7 för närliggande mark med gång- och cykelstråket som planeras genom området. Vid utfarten till Gamlestadsvägen är nivån på +12,9.

Området mellan spårvagnshållplatserna (Angereds- och Kortedala/Bergsjöbanorna) är huvudsakligen asfalterad. Marken som omger befintlig viadukt utgörs av öppna gräsytor med träd med bl.a en hundrastgård om ca 1 800 m², samt grusytor under viadukten.

Säveåns norra strand, öster om viadukten och gångbron, består huvudsakligen av mark av naturkaraktär där en relativt tät vegetationsbård kantar Säveåns båda strandbrinkar. Området väster om viadukten består av makadamslänter och en knappt en meter hög stödmur/kaj. Inom området finns begränsat med nedhängande grönska.

En inventering av enskilt värdefulla träd inom planområdet kommer att genomföras under hösten 2011.

Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena kring Gamlestads torg och Gamlestadens fabriker utgörs i huvudsak av en postglacial lös sättningskänslig lera som vilar på ett mäktigt lager med friktionsjord innan berget tar vid. Lermäktigheten varierar mellan ca 0 m (i de östra delarna) till ca 90 m i anslutning till järnvägen i väster. Leran täcks av fyllning med varierande mäktighet. Fyllningen består av sand, grus, sten, lera och byggrester. Grundvattenytan återfinns relativt nära markytan, normalt på djupet ca 1-2 m under markytan.

Marken inom planområdet är mycket sättningsbenägen. All form av ökade markbelastningar, till exempel genom uppfyllnader eller grundvattensänkning, medför långtidsbundna sättningar. I området pågår idag sättningar (som idag till största delen utgörs av krypsättningar) i storleksordningen 0-0,5 cm/år. Sättningsdifferenser är speciellt påtagliga i anslutning till pålade konstruktioner. Belastningsökningar (för såväl permanenta och temporära skeden) inom området, till följd av uppfyllnader eller grundvattensänkning, skall undvikas med avseende på risken för oönskade sättningar och sättningsdifferenser. Nya byggnader och tyngre sättningskänsliga konstruktioner inom planområdet skall grundläggas på pålar. Källarvåningar skall utföras vattentäta för att undvika grundvattensänkning. Övergångar mellan pålade konstruktioner och omgivande mark, vid exempelvis entréer eller inom trafikerade ytor, föreslås utföras med länkplattor för att undvika för stora sättningsdifferenser. Ledningar som skall anslutas till byggnader måste utformas så att de klarar vissa rörelser.

Fram till anläggandet av Norge-/Vänerbanan fanns det en östlig älvfåra som i princip låg i läget för dagens järnväg. Vid platsen för de nya spårvägsbroarna mynnade Säveån i denna älvfåra. Utmed Säveån för området väster om Gamlestadsvägens viadukt utgörs de naturliga jordlagren generellt överst av fyllnadsmassor och naturligt avsatt sand med varierande mäktighet som underlagras av lera med stor mäktighet. Under leran följer ett lager med friktionsjord med okänd mäktighet innan berget tar vid. Jorddjupen ökar generellt västerut och söderut. De ytliga jordlagren norr om Säveån utgörs de 2-4 översta metrarna av fyllnadsmassor bestående av sand, grus, sten, tegel och trärester från senare tid. Under detta lager följer ca 3-5 meter fyllnadsmassor men även naturligt avsatt material som främst utgörs av sand, silt och gytta med inslag av trä- och växtrester. Jordlagren söder om Säveån för området vid spårvagns- och järnvägsbroarna utgörs generellt överst av ca 1,5-3 meters fyllnadsmassor bestående av sand, grus, sten, tegel och trärester från senare tid. Under detta lager följer naturligt avsatt material med upp till 10 meters mäktighet som främst utgörs av sand, silt och gytta med inslag av trä- och växtrester. Den norra gränsen för detta mäktiga naturligt avsatta sandlager vid Säveåns historiska mynning går i princip i dagens södra åstrand och mäktigheten avtar successivt söderut. Även planerad gång- och cykelpart berörs av detta sandlager.

Huvuddelen av befintliga slänter mot Säveån inom av planområdet, förutom vid Gamlestads torg, uppfyller inte gällande rekommendationer enligt Skredkommissionen (detaljerad utredningsnivå). Stabilitetsförbättrande åtgärder (exempelvis genom lastkompensation av marken) och/eller lastbegränsningar erfordras inom hela

planområdet vid all form av framtida höjning av marknivån, samt även inom stora delar av planområdet vid befintliga marknivåer, såvida ytterligare utredning av stabilitetsförhållandena (fördjupad utredning) inte påvisar något annat. Förstärkningsåtgärder skall utformas så att erforderliga krav enligt Skredkommissionens anvisningar uppfylls.

Generellt gäller att schakter inom området bör utföras inom spont för att minimera omgivningspåverkan. Schaktslänter och sponter skall anpassas efter jordlagrens uppbyggnad och hållfasthet, samt med beaktande av förekommande belastningar och pågående trafik intill schakt.

Grundläggnings- och markarbeten ska utföras på ett sätt som inte äventyrar stabiliteten. Innan några markarbeten påbörjas ska kontrollprogram upprättas för kontroll av markrörelser och vattennivåer så att inte skred initieras.

Marken utmed Sävån består delvis av vattengenomsläppliga friktionsjordar som är i direktkontakt med Sävån, vilket kan medföra att inströmmande vatten och hydraulisk bottenuppträckning kan bli betydande för arbetena utmed Sävån.

Erosionsskydd kommer att krävas utmed strandkanten och som återfyllning kring nyanlagd kajdel och nyanlagda brostöd. Erosionsskyddet ska läggas med en mäktighet av 0,5 meter och ytskiktet bör bestå av natursten/grus med hänsyn till att Sävån utgör vandringsled för fisk.

Avschaktning och erosionsskydd ska utföras enligt plan. Plan och typsektion kommer att preciseras inför utställning. Annan typ av åtgärd kan väljas om kompletterande utredning visar att kraven i Skredkommissionens rapport 3:95, tabell 8:1 uppfylls. Åtgärderna ska prövas i marklov. Marken får inte tillföras ytterligare belastning utan ny utredning.

Markradon

Enligt den av Sveriges geologiska undersökning (SGU) utförda "Radonriskkarta för markvärden av radon inom Göteborgs och Mölndals kommun" (2002) så utgörs övervägande delen av marken inom planområdet av *lågriskområde* för radon. Inom ett mindre område, beläget direkt norr om korsningen Artillerigatan/Banérsgränd, utgörs marken av *normalriskområde* för radon.

Lågriskområde för radon klassificeras som; "Mark som utgörs av silt eller lera".

Normalriskområde för radon klassificeras som; "Område med omväxlande morän och isälvsediment (Göteborgsmoränen) och isälvsediment där markradonhalterna med största sannolikhet understiger 50 kBq/m³".

Den ursprungliga karteringen är i skala 1:50 000. Detta medför generaliseringar och radonriskkartan ska framförallt ses som en översiktlig information av markradonförekomster. Kompletterande undersökningar behövs för mer noggrann klassificering.

Ansvaret för att bedöma den faktiska radonrisken på varje byggplats och vidta tillräckliga skyddsåtgärder åligger den som ska bygga. Inget byggnadsmaterial får användas som är radongenererande. Kunskap måste finnas om varifrån ballasten i betongen, makadamfyllningen till grundläggningen etc. härrör. Frågan om radonmätning på schaktbotten tas upp på byggsamrådet.

Markmiljö

Genomförd markmiljöundersökning med undersökningsområde norr om Sävån från spårvägen till Gamlestadstorget/Apotekarvillan konstaterar att föroreningsituationen i

jordlagren inom området är mycket heterogen, där riskerna för negativ påverkan på människors hälsa och för miljön bedöms som måttliga med dagens markanvändning. Konstaterade föroreningsnivåer är i vissa punkter mycket höga, dock är risken för exponering liten. För detaljplanens genomförande behöver platsspecifika riktvärden beräknas utifrån lokala förhållanden och den nya markanvändningen. Provtagning krävs för klassning av de överskottsmassor som behöver tas om hand. Övervakning krävs för schaktning i de områden som konstaterats vara förorenade.

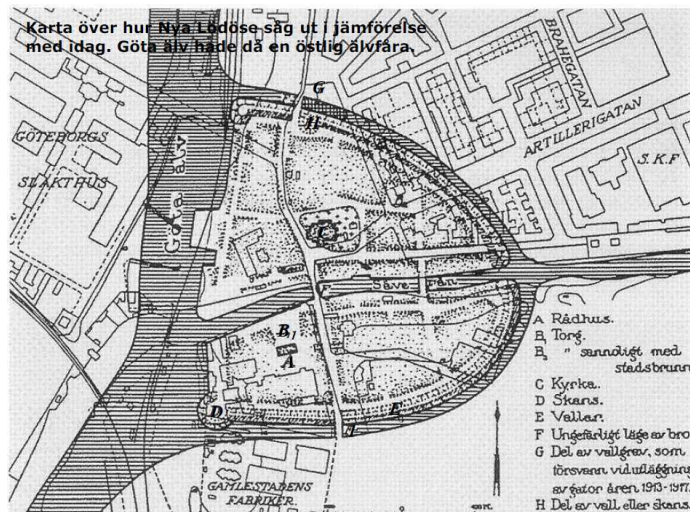
Inför schaktningsarbeten behöver fördjupad markmiljöundersökning göras, för att klassificera befintliga fyllnadsmassor och ge rekommendationer för hur förorenade massor ska hanteras. Jordmassor ska omhändertas som överstiger riktvärdet för den aktuella markanvändningen. Den största hälsorisen utgörs av exponering i samband med schaktning. Riskerna för oacceptabla hälso- och miljöeffekter på grund av föroreningsspridning bedöms som mycket små och risken för påverkan på Sæveån bedöms som mycket liten så länge inget skred inträffar. Säkerhetsåtgärder kan behöva vidtas vid schaktning nära strandkanten.

Fornlämningar och arkeologi

Planområdet omfattar del av den gamla stadsbildningen Nya Lödöse/Nylöse. Mellan åren 1473 och 1624 låg här föregångaren till Göteborgs stad strategiskt placerad invid Sæveåns utlopp i Göta älv. När stadsrättigheterna flyttades från Nya Lödöse till Göteborg 1621 bytte området namn till "den gamla staden", sedermera Gamlestaden.



Minnesstenen (rest 1940) på platsen för Nya Lödöses gamla kyrka minner om den forna staden.



Planbild över Nya Lödöse. I princip i läget för dagens järnväg för Norge-/Vänerbanan fanns en östlig älvfåra med kaj- och brygganläggningar. Sæveån mynnade i älvfåran ungefär vid platsen för de nya spårvägsbroarna. Nya Lödöse som låg runt mynningen hade en jordvall samt vallgrav som omgärdade staden.

Inför fastställandet av stadsplanen för Gamlestaden 1914, beslutade stadsfullmäktige att undersöka förekomsten av fornminnen från Nya Lödöse. Många fynd gjordes vid utgrävningar under åren 1915-1918.

Förundersökning av arkeologiska lämningar från staden Nya Lödöse kommer att utföras inom hela planområdet under hösten 2011, då mindre schakt grävs. Vid för- och eventuella slutundersökningarna behöver markföroreningar beaktas och anmälan om miljöfarlig verksamhet kan behöva lämnas till miljöförvaltningen. Även kontroll av geotekniska förhållanden kommer att krävas, liksom hantering av schaktvatten.

Kulturhistoriska värden

Gamlestaden har lagt en viktig grund för Göteborg som industristad och sedan 1800-talet har det utgjort ett av Göteborgs viktigaste industriområden. Verksamheten inom textilindustrin i Gamlestadens fabriker, var under en tid ledande i Skandinavien och ledde vidare till att kullagret uppfanns och att Svenska Kullagerfabriken - SKF grundades 1907. SKF satte Gamlestaden på den internationella kartan och bidrog så småningom till utvecklingen av Volvo.

SKF etablerades i liten skala men växte snabbt till Göteborgs största industri. När industrin utvecklades behövdes mer arbetskraft och bostäder till arbetarna. Ett brukssamhälle i storstaden växte upp och byggdes ut enligt Albert Liljenbergs stadsplan under början av 1900-talet. Idag är Gamlestaden en stadsdel med bostäder i storgårdskvarter, med landshövdingehus och lamellhus i två eller tre våningar. Industrikvarteren har till stora delar bytt innehåll men rymmer fortfarande mycket stora kulturhistoriska värden.

Två byggnader inom planområdet ingår i kommunens bevarandeprogram och är utpekade som kulturhistoriskt intressanta att bevara. Den ena är resterna av det gamla kvarteret Långan (längs med Banérsgatan) som utgör del av de för Gamlestaden karaktäristiska kvarteren med landshövdingehus. Byggnaden är plåtbeklädd i de delar som tidigare mött det avrivna kvarteret men har kvar den ursprungliga fasaden norrut. Byggnaden är en viktig del av den befintliga strukturen bidrar till förståelsen för utvecklingen av området.

Den andra byggnaden är det f.d. apoteket Måsen som är ett friliggande tvåvånings trähus delvis omgivet av träd. Exteriören präglas av 1920-talsklassicism men påminner också om de landerier som fanns här tidigare. Byggnaden är i huvudsak symmetrisk med ett kraftigt valmat sadeltak. Huvudfasaden är klädd med slät panel medan de övriga har locklistpanel. Huvudentrén markeras genom en dubbel fritrappa och en ”förstuga” med klassicistisk dekor.

Planen föreslår att byggnaderna beläggs med rivningsförbud och ett litet q som skydd mot förvanskning av exteriören. Ovanstående resonemang är avstämt med byggnadsantikvarie Sören Holmström på stadsbyggnadskontoret.



F.d. apoteket Måsen.



Resterna av kv. Långan utmed Banérsgatan.

Övrig bebyggelse inom planområdet

Inom planområdet finns också ett antal byggnader som inte hyser något kulturhistoriskt intresse och som avses rivas. Berörda byggnader ligger mitt i det delområde som kommer att omvandlas till en kollektivtrafikknutpunkt. Dessa utgörs av dels tegelbyggnaden och tillhörande förrådsbyggnader vid Johan Gertssons gata, omedelbart norr om nuvarande spårvagnshållplats för



Tegelbyggnaden vid Johan Gertssons gata kommer att rivas.

Kortedalabanan, dels byggnader av lagerkaraktär mellan Sankt Pedersgatan och Norge-Vänerbanan. Utöver dessa planeras även ett antal byggnader av komplementkaraktär att rivas, bl.a. nuvarande grillkiosk vid Gamlestadstorgets spårvagnshållplatser, transformatorstationen m.fl. SIF-klubbens föreningsstuga vid Byfogdegatan ligger i ett strategiskt läge för ny bebyggelse som kan bidra till att knyta samman området söder och norr om ån. För att möjliggöra en ev exploatering söder om Sävån krävs en rivning av föreningslokalen.

Service

Kommersiell småskalig service och handel, finns i kvarteren kring stadsdelens kärna, främst längs Artillerigatan och Brahegatan.

Gamlestaden har ett brett utbud av offentliga servicefunktioner. Dessa är bland andra: Lars Kaggsgatan 35/förskola, Måns Bryntessonsgatan 10-12/förskola, Gamlestadsskolan – Lars Kaggsgatan/förskola -årskurs 9, Vårdcentralen Gamlestadstorget/Gamlestadsvägen (inom Gamlestadens fabrikers område), Allemanshälsan vårdcentral Gamlestaden/Brahegatan, Gamlestadens medborgarhus/Brahegatan (samlings- och festlokal), Mötesplats Ungdom Gamlestaden (fritidsgård), Gamlestadsvallen (11- och 7-manna fotbollsplan), Gamlestadshallen (idrottshall), Gamlestadsskolans gymnastiksal (gymnastik) och Beväringsgatans träffpunkt (för äldre) i Kviberg.

Förutom alla planerade servicefunktioner inom ramen för denna detaljplan så förstärks Gamlestaden även av SKF Nya Kulans planerade handelsetablering. Tonvikten i Nya Kulans planerade utveckling ligger mot handel av citykaraktär kompletterat med utbildnings- och kulturverksamhet samt bostäder.

Sociala värden i området

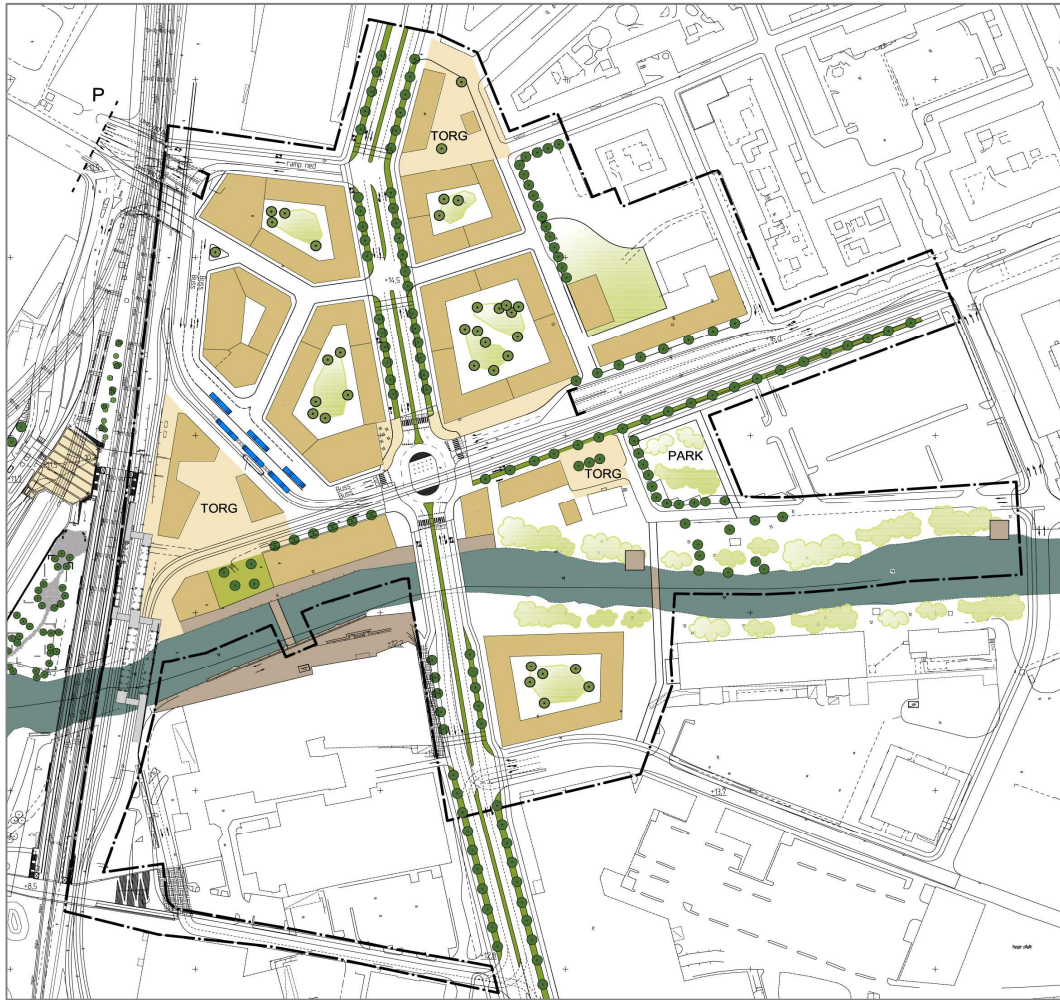
Under arbetet har det tagits fram en Social & rumslig analys för Gamlestaden. Den belyser hur stadsdelen fungerar idag utifrån stadsbyggnadskontorets framtagna ledord för social konsekvensanalys; Identitet, Vardagsliv, Samspel och Sammanhållen stad. I handlingen redovisas även områdesrekommendationer och platspotentialer för fortsatt planarbete.

Utredningen beskriver att *”Gamlestaden idag har en tydlig identitet, om än inte helt sammanhållen för olika grupper. Artillerigatan fungerar både som gräns och länk mellan den norra och södra delen av området. De tydliga gränserna för bostadsområdet upplevs överlag som positivt, framförallt för barn. Ån är en anonym plats som inte förbinds med områdets identitet. Kristinedals träningscenter är den enda platsen som idag är viktig längs vattnet. Hållplatsen kommenteras lite och upplevs knappast som en plats. Kopplingarna mot öster och nordost är starka.”*

Vad gäller Vardagsliv visar utredningen att; *”Vardagslivet för boende och besökare fungerar bra, men det efterfrågas tillskott av kommersiell service. Södra delen saknar befintliga målpunkter, förutom Kristinedal. För att aktivera å-stråket behöver målpunkter etableras i anslutning. Det finns ett aktivt föreningsliv som borde kunna stärkas och nyttjas mer. Det finns få sammanhängande och aktiva stråk i området, vilket till stor del beror på kantzonerna.”*

Parametern Samspel beskrivs enligt följande; *”I stort upplever boende och verksamma området som tryggt, med oförtjänt dåligt rykte. Den främsta källan till otrygghet är trafiksituationen och inte missbrukare, kriminalitet och kulturella motsättningar. Området saknar funktionella offentliga rum i större skala. Få platser uppmuntrar till vistelse, programmet i de offentliga rummen behöver utvecklas för att stärka samspelet i stadsdelen. Det saknas grönområden i större skala för motion och rekreation. Där utgör Säveån en outnyttjad potential.”*

Vad gäller Sammanhållen stad framförs: *”Sammanhållningen på liten skala är god, men mindre utvecklad i större skala. Trafikstrukturen innebär att områdets kopplingar österut är starkare än mot centrum. Snarare än porten mot nordost är Gamlestadstorg porten mot centrum för de nordöstra stadsdelarna. Området saknar en välutbyggd infrastruktur för gång och cykel, trots att många människor rör sig utan bil. Det förekommer få kulturella motsättningar i området, men det finns också få kontaktytor mellan människor av olika bakgrund. Det saknas neutrala mötesplatser för sådana kontakter.”*



Detaljplanens innebörd och konsekvenser

Stadsbyggnadsidé

En sammanhängande stad och en ny strategisk knutpunkt

Det idag lågt exploaterade och utglesade stadsrummet kring hållplatsområdet och Gamlestadsvägens trafikviadukt föreslås genomgå en kraftig stadsförnyelse. En ny pendeltågsstation för Norge-Vänerbanan öppnar för trafik i december 2012. Detta i kombination med en ombyggnad av hållplatserna för spårväg och bussar samt utökningen i trafikering, skapar ett starkt kollektivtrafiknav vilket ställer stora krav på en stadsutveckling som tillvaratar det extremt goda kollektivtrafikläget. Att kombinera knutpunkten med en sammanhängande bebyggelse med handel, arbetsplatser, bostäder och service är grundläggande för att kunna utveckla Gamlestaden till en vital *strategisk knutpunkt* i staden enligt översiktsplanens intention.

För att sammanfoga knutpunkten med Gamlestaden i övrigt planeras biltrafikviadukten att rivas och ersättas av ett nytt stadsmässigt gatunät och en ny kvartersstadsstruktur med blandat innehåll. Målet är att skapa en levande och trygg stadsmiljö.

Exploateringen är högst i de västra delarna runt knutpunkten för att mot öster bli lägre

och möta upp befintliga hushöjder. Längs huvudstråk och kring knutpunkten ska kvarteren rymma lokaler i bottenplan. Kring knutpunkten ges möjligheter för även mer fristående kontor, offentliga byggnader mm.

Genom förestående omdaning, kommer Gamlestaden att utvecklas som en del i en dynamisk regional struktur när det gäller att erbjuda attraktiva etableringslägen. Tillgängligheten genom kollektivtrafiken i kombination med närheten till city och lokalt levande stadsmiljöer av citykaraktär som ger möjligheter till möten, shopping och ett gott utbud av lunchrestauranger, service mm gör detta till ett strategiskt läge för etablering av företag som söker centrumlägen.

Goda boendemiljöer

Målsättningen är också att tillgodose goda boendemiljöer i detta utsatta läge, som knyter an till den lokala karaktären i såväl Gamlestadens fabriker som i landshövdingehuskvarteren. En utbyggnad som bidrar till en variation av upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar mm inom stadsdelen ska främjas. Inslag av grönska och vatten, målsättningen att utveckla parkmiljöerna, skapa naturliga stråk som knyter samman området och skapar goda förutsättningar att gå och cykla i området, nytt stadsliv och nya offentliga rum, ger förutsättningar för att detta kan bli en attraktiv del av staden att bo i.

Förstärkt grönska

En grundtanke för att skapa attraktiva stadsmiljöer i ett så utsatt läge som detta med höga bullernivåer, stora mängder trafik samt en hög exploatering är att utveckla och förstärka grönstrukturen inom området. En upprustning av *parkmiljön utmed Säveån* är grundläggande för att ge tillgång till närnatur inom området, liksom en *mindre park inom stadskvarteren* vid g:a Gamlestadstorget. En större platsbildning vid resecentrum som även möter Säveåns vattenrum med *kajer* ger en annan typ av tillgänglighet till vattnet och möjliggör angöring med Paddan-båtarna, kan ge ett tillskott till Gamlestaden som också knyter samman området med ån och kajmiljön vid Gamlestadens fabriker. Vatten och grönska ska användas som element i stadsbyggandet likvärdiga med bebyggelse och transporttytor, och behoven av närbelägen natur ska tillgodoses. *Stadsgrönska och vatten* i form av t.ex solitära träd, planteringar, fontäner eller andra liknande tillskott ska öka de mjuka inslagen.

Nya stråk

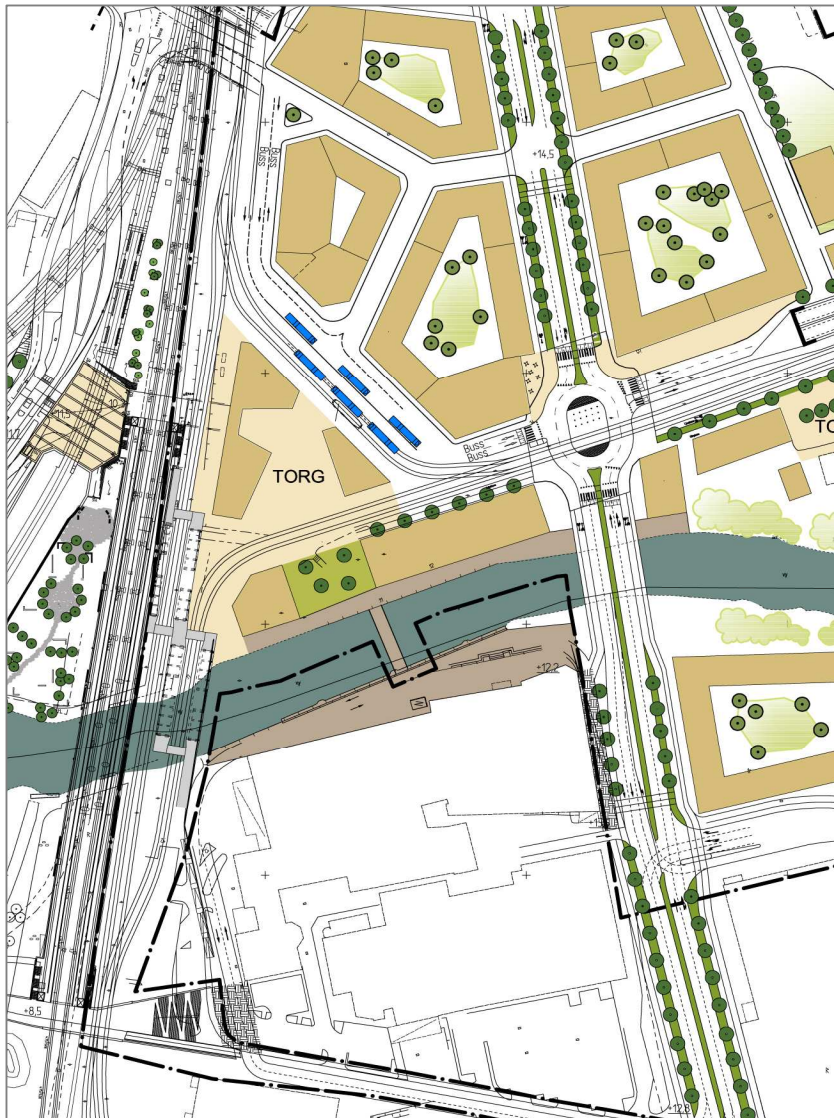
Målsättningen är att knyta samman området på ett naturligt sätt. Planförslaget tar fasta på att utveckla och förstärka befintliga öst-västliga stråk längs Säveån, Artillerigatan och från knutpunkten upp mot Götaholmsgatan och Lars Kaggsgatan. Dagens relativt svaga nord-sydliga stråk ned mot Säveån, Kristinedal och Gamlestadens fabriker utvecklas också tydligt i planförslaget. Genom att trafikviadukten rivs utvecklas Gamlestadsvägen till att bli en sammanhängande boulevard samtidigt som Artillerigatan återfår sin betydelse som huvudstråk genom Gamlestaden.

En levande och trygg knutpunkt

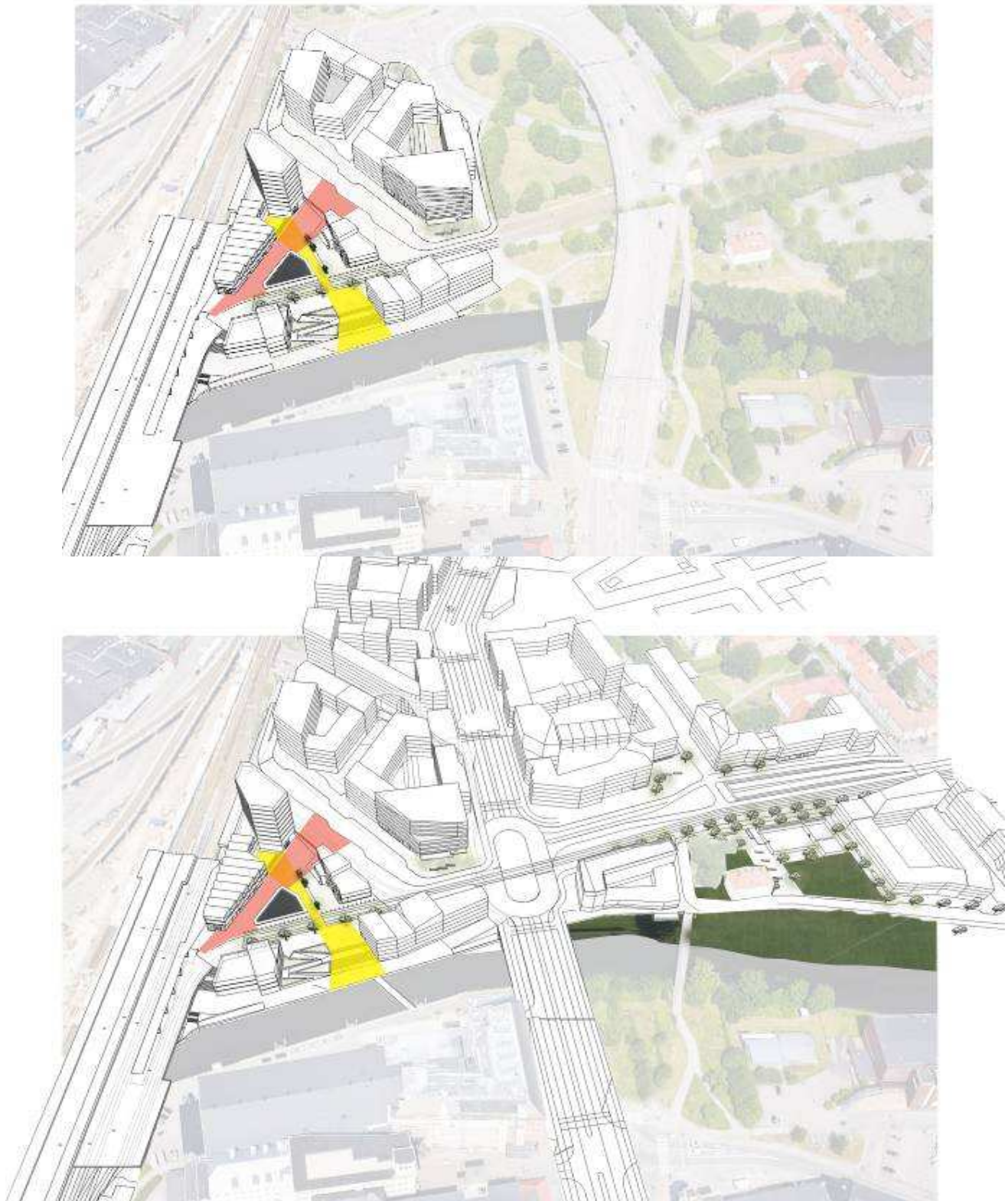
Många väljer idag att inte resa kollektivt pga att miljön till/från samt kring hållplatsen upplevs som otrygg, varför ett huvudmål är att skapa trygghet inom knutpunktsområdet. Målsättningen är att integrera knutpunkten i stadsmiljön och skapa så levande miljöer

som möjligt kring stationsområdet trots de begränsningar som finns med buller, risker etc. Norr om busshållplatserna är det därför viktigt med en stor andel bostäder, men också hotell, livsmedelsbutik, lokaler i bottenplan för service, handel, kontor mm. Det kan skapa liv och överblick över knutpunkten kvälls- och nattetid när färre människor är i rörelse. Mot kajen är det önskvärt med mer publika funktioner som bibliotek, kulturhus eller andra fritids- eller kulturinstitutioner. Planen medger dock även bostäder och kontor. Bottenplanen bör vara publika för att skapa liv kring platsen. Öster om torget vid knutpunkten finns utrymme för en mindre byggnad för centrumverksamhet, resenärsservice i anslutning till bussarna, kontor mm, som bidrar till att dra ner skalan och skapa ett intimt stadsrum vid knutpunkten.

Inom knutpunkten planeras en ny resecentrumbyggnad för resenärsservice, handel och väntutrymmen samt ett nytt större kontor. Målsättningen är att service, caféer mm ska vända sig ut mot torget med serveringar etc och bidra till torglivet. Resecentrumbyggnadens nedre plan ska möta upp entrén till pendeltåget, som sker under spåren för spårtrafiken. Målet är att lokaler ska möta upp gångtunneln och skapa en trygghet i passagen även kvällstid.



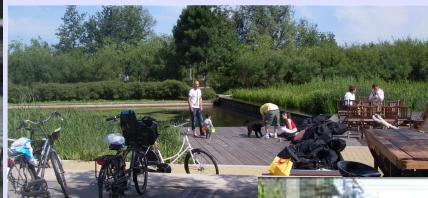
Knutpunkten sträcker sig från huvudentrén norr om Sävån, i förlängningen av Artillerigatan, till den södra entrén vid Gamlestadens fabriker. Spårvägen ska byggas om och placeras parallellt och i plan med pendeltågsperrongerna. Bussarna stannar precis norr om en ny resecentrumbyggnad. Målsättningen är en trygg och levande knutpunkt som är integrerad i staden.



Flygperspektivet visar bebyggelsevolymen för etapp 1 och etapp 2 och hur en grov struktur för området skulle kunna se ut. De röda och gula fälten vid knutpunkten visar viktiga stråk inom knutpunkten som också har förlängts upp i planstrukturen med gator och gångförbindelser. Illustration: AIM Architecture Is Made AB

Referensbilder

Målsättningen för gestaltning och innehåll inom planområdet illustreras med hjälp av ett utdrag av referensbilder från andra städer och från andra platser i Göteborg. Dessa innehåller delar eller helheter som syftar till att visa på tankarna med utformningen av Gamlestadstorgsområdet. Gestaltningen är en grundfråga för en positiv utveckling av området och gestaltungsarbetet kommer att fördjupas under samrådsskedet fram till utställningen. I gestaltungsprogrammet finns ytterligare beskrivning och bilder kring målsättningen med utformningen av området.





Bebyggelse

Bostäder och övrig bebyggelse

Planområdet bedöms rymma ca 400-500 *bostäder* (40.000-50.000 m² bostäder) samt ca 25.000 – 30.000 kvm lokalytor för kontor, verksamheter, hotell mm. Ett mindre antal av bostäderna bör utgöras av så kallade *BmSS-bostäder* (Boende med särskilt stöd). Lokalytorna utgör en blandning mellan lokaler i kvarterens bottenplan och ett antal enskilda byggnader för verksamheter. Förutom de lägen som anges för fristående kontor kring knutpunkten och vid Kristinedal kan egna kontorsfastigheter placeras inom kvartersstrukturen, vilket kan bidra till en del i variationen inom kvarteret.

Handel och annan kommersiell service

I de föreslagna kvarteren vid knutpunkten och utmed huvudstråken reglerar planen att entréplanet ska innehålla *kommersiella lokaler av kontors-, handels- eller servicekaraktär*. I vissa mer bostadsorienterade kvarter möjliggörs detta endast genom ett krav på förhöjda bottenvåningar men utan krav på användningen.

Planen anger en byggrätt för en *livsmedelshall* (om ca 1 000 m²) lokaliserad till bottenplanet i det västra kvarteret norr om kollektivtrafikens knutpunkt. I det östra kvarteret precis norr om knutpunkten medger planen uppförande av en *hotellbyggnad* i åtta våningar inom södra delen av kvarteret.

För att skapa en levande miljö kring knutpunkten har det bedömts viktigt med en variation av verksamheter. För *resecentrumbyggnaden* medges en exploatering om max ca 9.000 kvm med service, handel och resenärsutrymmen i de nedre delarna av byggnaden och varav ca 7000 kvm omfattar kontor mm i de övre planen. Den södra delen bör vara lägre medan den norra delen kan tillåtas stiga upp till 9-10 våningar. Resecentrum kan även omfatta den mindre byggnaden vid torget samt en lägre överbyggnad mot kvarteret norr om bussgatan. Detta behöver studeras mer under samrådsskedet parallellt med exploateringen kring torget avseende bla rumslighet, solstudier, rörelsemönster, teknik mm. Resecentrumbyggnaden ska inte förlänga gångtunneln till pendeltåget varför den behöver fasas in på mitten om den ligger rakt över tunnelmynningen. Lokaler i bottenplanet kan öka tryggheten i tunnelplanet och är viktigt för att skapa liv mot torget.

Offentlig service

Utmed kajområdet i planområdets södra del möjliggör planen två byggrätter som kan rymma någon form av *offentlig kulturell verksamhet*, som *kulturhus eller bibliotek*. Det kräver dock att utbyggnaden färdigställs under etapp 1 innan slutet av 2016. En kulturhusutredning för samtliga planerade kulturhus i Göteborg pågår och ska färdigställas under våren 2012. Utifall t.ex ett kulturhus inte skulle bli aktuellt i detta område möjliggör planen även kontor, centrumverksamhet och bostäder.

Planen föreslår en ny *förskola* omfattande fyra avdelningar i parken längs med den gata som följer det gamla Gamlestadstorget. Den planerade utbyggnaden om ca 16000 lgh inom Gamlestaden, enligt den fördjupade översiktsplanen, har bedömts kräva en utbyggnad av totalt 12-13 nya förskoleavdelningar. I samråd med SDF Östra Göteborg och Lokalsekretariatet har det beslutats att fyra avdelningar bör ligga inom Gamlestadstorgsområdet, fyra inom kv. Makrillen mot Bunkeberget samt resterande avdelningar inom utbyggnadsområdet i Kviberg. Inom Kviberg planeras även en ny skola för åk F-9 som tillsammans med Gamlestadsskolan ska kunna rymma det utökade behovet av skolplatser för barn och ungdomar.

Friytor

Områdets planstruktur följer en tämligen strikt kvartersstadsform. Den bullerutsatta stadsmiljön gör det väsentligt att tillskapa mindre platsbildningar och parkytor av god kvalitet och med placering i ljudskyddade lägen inom stadskvarteren. Enligt idéer från de parallella uppdragen föreslås områdets friytor bestå av ”nyckelplatser” med ett antal platser, torg och ytor för parkaktiviteter. Lokaliseringen av dessa ytor utgår dels ifrån att de ska ligga strategiskt och förstärka viktiga rörelsestråk och att de ska gynna de boende i stadsdelen i bemärkelsen att ha nära till offentliga vistelseytor.

Gröna rum och vatten

Området runt Gamlestads torg kommer att utvecklas till en utpräglat urbant stadsdel, med stor andel hårdgjorda ytor, och en stor andel bebyggd mark. Därför ska alla möjligheter att etablera grönska i området tas tillvara.

Säveån utgör en outnyttjad resurs med en stor potential för Gamlestaden. Den medger både parkmiljöer och vattenrum att vistas vid för boende, arbetande och besökande - platser där alla de människor som av olika anledningar finns i stadsdelen kan mötas. Dess kulturhistoriska betydelse för såväl handelsstaden som industrialiseringen är ett sammanhållande tema som ska beaktas. Ån som idag omnämnts av boende som ett avloppsdike, behöver lyftas fram i stadsdelen och göras tillgängliga för boende och besökare, både genom kajer och bryggor och genom promenadstråk längs åns mer naturliga delar. De gröna miljöerna mellan viadukten och Horsgatan ska bevaras naturligt gröna med träd som hänger ner över ån och gröna miljöer, men kan tillföras aktiviteter och kvaliteter som kan locka folk att ta å-miljöerna i bruk. Det naturliga ska tas tillvara som en tillgång. I anslutning till Gamlestads torg ska *Säveån* ges en urban hantering med hårdgjorda kajer i sten eller trä. Stränderna längs *Säveån* ska vara en allmän resurs. Grönstråket utmed *Säveån* kommer att kopplas till Kvibergsområdet som utgör en stor sammanhängande yta för rekreation och idrott.

Den befintliga parken vid Gamlestadstorget – Banérsgratan kommer delvis att tas i anspråk av en ny förskola. Parken i övrigt ska rustas upp och utformas till en tillgång för såväl boende som barn. Med tanke på att den får ett läge som kan locka många besökare ska den ges en robust men spännande utformning. Befintliga träd ska bevaras i så stor utsträckning som möjligt, och ska ersättas med nya om de är i dåligt skick.

Gårdarna är en viktig del av grönstrukturen framför allt för barnfamiljer i området och gårdsmiljöerna ska upplevas som gröna. Hur man löser detta måste studeras ytterligare under samrådsskedet eftersom många gårdar kommer att vara underbyggda med garage. Gårdarna är också en viktig del i dagvattenhanteringen varför grönska i form av såväl träd som robusta gräsytor måste lösas.

Utöver detta ska stadsmiljöerna i så stor utsträckning som möjligt innehålla *gröna element*. Träd och vatten ger kopplingar till förindustriell tid och *minner om historien*. Det är därför intressant att värna den vegetation som finns och komplettera med resliga träd som kan matcha den skala stadsdelen har. Trädrader, enskilda större träd på mindre torg men också gröna väggar och tak, miniparker, gröna gårdar ska användas för att göra stadsmiljön mjukare och mera inbjudande, samtidigt som det förbättrar förutsättningarna för dagvattenhantering och luftkvalitet. Element i det offentliga rummet såsom dammar och fontäner, men också öppna dagvattensystem ger rörelse och karaktär till stadsrummet och ger goda förutsättningar för både lek och möten i staden.

Torg

I anslutning till Knutpunkten och dess hållplatser för pendel- och regiontåg, spårvagnar och bussar skapas ett torg, av Kungsportsplatsens storlek, vars funktion är att bli en modern och dynamisk mötesplats som en del av det centrala Göteborg. Ambitionen är att torgmiljön ska fungera som en klassisk träffpunkt, med kaféer, restauranger, kulturevenemang/event mm och en daglig servicemiljö för boende och förvärsarbetande, som förenar knutpunkten med Sävåns kajer och grönstråk, Gamlestadens fabriker, bostadskvarteren samt SKF:s kommande handelsetablering i Nya Kulan. Målsättningen är att det inte bara ska vara en plats för kommunikation och byten utan en plats för vistelse som lockar besökare även från andra delar av staden.

Inom planområdet skapas även ett mindre torg vid platsen för Gamlestadstorget (som fanns innan Gamlestadsvägens viadukt byggdes). Detta torg kommer, till skillnad från den stora torgbildningen invid Knutpunkten, att få en mer lokal funktion. De gator/stråk som kommer att knytas samman vid detta torg är Gamlestadsvägen, Lars Kaggsgatan och Götaholmsgatan. Vid gamla Apoteket skapas en mindre platsbildning som kan fungera som entrépunkt till Sävånparken. Utöver det kan ytterligare miniplatser utredas inom stadsstrukturen.

Lek och rekreation

Allmänt tillgängliga ytor för lek, spontanidrott och rekreation föreslås huvudsakligen tillkomma i planrådets östra del längs med Sävåstråket. Utformningen av lekmiljöerna kan samordnas med även andra värden i parkområdet och ska studeras vidare under samrådsskedet. Ett önskemål är att ta tillvara de möjligheter naturen vid Sävån ger. En allmän lekplats föreslås även tillkomma i planrådets nordöstra del inom den kvartersparken söder belägen mellan Gamlestadstorget och Banérsgratan. Kvibergsområdet utgör ett större rekreations- och idrottsområde för stadsdelen. Idrotts- och aktivitetspark finns även utmed Lars Kaggsgatan vid Gamlestadsvallen.

Naturmiljö

Planförslaget rymmer, förutom själva Sävånparken med tillhörande vegetationsbård på strandbrinken öster om Gamlestadsvägens viadukt, inga egentliga naturmiljöer. Planrådets grönytor/grönstråk är för övrigt av parkkaraktär eller stadsgrönska i form av enskilda torgträd, alléer eller planteringar.

Påverkan på Sävåns naturvärden med anledning av nya och förändrade byggnadsverk samt av stabilitetsförbättrande åtgärder behandlas i planens miljökonsekvensbeskrivning. Åtgärder som påverkar naturvärdena i ån, liksom berör åns Natura 2000-värde, kommer att redovisas i den tillståndsansökan till miljödomstolen som kommer att hanteras parallellt med detaljplaneprocessen.

Gestaltning

Gestaltningsprogram

Planområdets gestaltungsprinciper kommer att preciseras mer i ett separat *Gestaltningsprogram för Gamlestads torg*. Programmet anger mål och inriktning för stadsbyggnad, bebyggelse och offentliga miljöer och utgör i detta skede endast ett koncept till en färdig handling. Arbetet kring gestaltningen kommer att fördjupas både avseende bebyggelse och offentliga rum, med gator, stråk, torg och parker, inför utställningen.

Innerstadsbebyggelse med lokal prägel

Målsättningen är att skapa ett *område av citykaraktär* som kan fungera som ett komplement i centrala Göteborg. Det ställer krav på såväl offentliga miljöer, med gator, torg och stråk, som den nya bebyggelsen. Planen föreslår en stadsmässig bebyggelse med *hög exploatering* men där målsättningen ändå är att åstadkomma en *mänsklig skala*. Förslaget till gestaltning av området sneglar mycket på city och den karaktär och struktur som finns där, samtidigt som den också grundas på den planstruktur och bebyggelse som finns i Gamlestaden idag. Gamlestadens fabriker är en viktig förebild i såväl skala och form för de delar som ligger i anslutning till knutpunkten, medan de östra delarna ska möta den befintliga landshövdingehusbebyggelsen.

Utformningen och stadsmässigheten kan bidra till ett levande område med intressanta stadsrum som är attraktiva att röra sig i som gående eller cyklist. En av de viktigaste parametrarna för att skapa en stadsmässig bebyggelse är bebyggelsemässig *variation*. Planen betonar ett urval av de mest grundläggande kraven för att uppnå detta - tex vikten av korta fasader med eget uttryck, småskalig fastighetsindelning samt markerade bottenvåningar med lokaler för service, handel, kontor mm som säkerställs genom principbestämmelser på plankartan. Småskalig fastighetsindelning är en grundläggande parameter för att skapa en trovärdig stadsmiljö som inte bara kommer att upplevas som en kuliss. I gestaltningsprogrammet lyfts även vikten av en variation av taklandskapet med en hög andel brutna tak samt hög materialomsorg, detaljrikedom, materialval mm.

Planen ställer krav på en *sluten kvartersstruktur* som bl.a är nödvändig för att kunna skapa en stadsmässighet och för att kunna hantera de höga bullerförhållanden som finns inom området i förhållande till bostäder. Bostäderna är en viktig del för att området som helhet inte ska bli öde kvällstid och för att skapa trygghet kring bl.a resecentrum där det är en dominans av verksamheter mm. Det kan också vara en viktig faktor för riskhanteringen i närheten av järnvägen där det transporteras farligt gods. I anslutning till knutpunkten möjliggörs *ett fåtal solitära byggnader* för bl.a resecentrum samt offentliga byggnader längs kajen där det är begränsat med utrymme.

Stadsmässiga gator och stråk

För de offentliga rummen krävs en motsvarande bearbetning som håller samma *höga standard* som traditionella citymiljöer med tydliga stråk för gående och cyklister, omsorg om material och belysning, stadsgrönska mm. Ett fysiskt väl sammanhållet gaturum, där både väggar, planteringar, gatumöblering och golv befrämjar upplevelsen av rumslighet, mänsklig skala och trygghet, ökar trevnaden när man rör sig och uppehåller sig i stadsdelen. Möjligheten att röra sig som gående och cyklist genom stadsdelen ska påverka utformningen av gatumiljöerna. Målet är gatumiljöer som håller samma höga stadsmässiga krav som bebyggelsen, och kommer att studeras vidare inför utställningen i gestaltningsprogrammet.

Offentligt-privat

För att bidra till såväl livfullhet som avskildhet, bör gränserna mellan offentliga, halv-offentliga, halvprivata och privata zoner utformas med stor medvetenhet och omsorg. Gränserna ska vara tydliga. Gårdarna bör vara privata medan den offentliga miljön ska ta vid i husliv där byggnaden övergår i trottoar. Gatan ska kunna rymma uteserveringar och möjliggöra det offentliga liv som efterfrågas i området utan att det kommer i konflikt med bostadsrättsföreningar. Därför bör också mer privata balkonger lokaliseras inåt mot gårdarna, medan gaturummet kan rymma franska eller inglasade balkonger mm som följer husliv. Ev ytterligare ställningstaganden kommer att preciseras i gestaltningsprogrammet.

Trygghet

Att arbeta med trygghetsskapande aspekter inom förnyelsen är helt nödvändigt. För att få fler att åka kollektivt och röra sig i staden är upplevelsen av trygghet avgörande. En genomarbetad belysning, god orienterbarhet, blandstaden med kvällsöppen service, kollektivtrafik, mix av boende och arbetande inom samma kvarter etc. är trygghetsbefrämjande faktorer som kan bidra till en positiv trygghetsupplevelse. Fördjupning av detta kommer att ske i fortsatt arbete inom gestaltningsprogrammet.

Tillgänglighet

För nybyggnad av bostäder föreskriver gällande lag att alla lägenheter belägna högre upp än två våningsplan skall ha tillgång till hiss. Lokaler ska alltid vara tillgängliga för rörelsehindrade. Markplaneringen ska utföras så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan nå målpunkter såsom entréer m.m. utan problem. Föreskrifter finns i Boverkets byggregler, BBR.



Befintlig trafikviadukt kommer att rivas.

Trafik

Biltrafik

Artillerigatan är hårt trafikbelastad men med K2020-satsningen på kollektivtrafiken förväntas ökningen stabiliseras innan år 2020. Utbyggnaden av Gamlestaden, pågående byggnation i Kviberg samt framtida förtätningar inom Kortedala – Bergsjön ställer höga krav på att de som bosätter sig här väljer att åka kollektivt för att inte trafiken ska börja öka igen. Idag utgör ca 70 % av trafiken på Artillerigatan genomfartstrafik som endast kan försvinna om alla börjar åka kollektivt eller om man bygger avlastande länkar mot från Kortedalavägen till E45 och mot Torpamotet. Dessa länkar finns med i kommunens översiktsplan men i dagsläget finns varken finansiering eller pågående planering.

Gamlestadsvägens befintliga viadukt kommer att rivas och ersättas av ett mer stadsmässigt lokalgatunät samt en tunnel. En grundförutsättning för att kunna hantera genomfartstrafiken, när viadukten är borta, är att det byggs en tunnel som knyter ihop Artillerigatan med Slakthusgatan. Genomfartstrafik leds genom denna förbindelse ut på E 45. Tunneln är inte avsedd för gång- och cykeltrafik.

Fortsatt utredning - trafik

Fortsatt utredning kommer att krävas inom flera områden. Trafikmässigt pekas två fortsatta viktiga utredningsområden ut, dels området kring den östra tunnelnedfarten med bl.a Artillerigatans bredd och utformning, dels den västra infarten till området från Slakthusgatan, inkl. bussgatan och kvarteren närmast knutpunkten. Fortsatt utredning av dessa punkter kommer att ske i samrådsskedet.

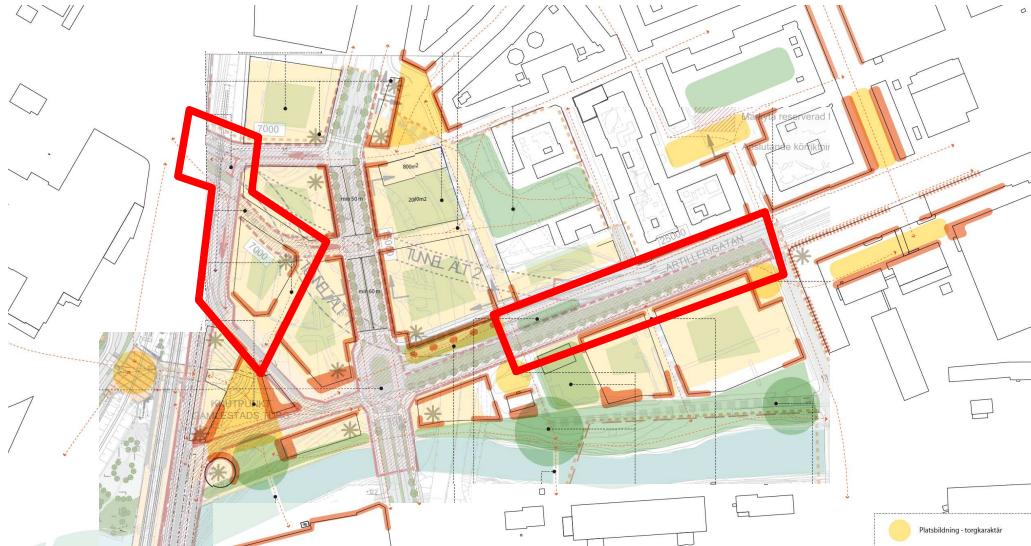


Illustration över utredningsområden för trafik som kräver fortsatt utredning under samrådet.

Ett trafikförslag har tagits fram för området (*se nedan*). Den sammanfaller dock inte inom de nordvästra delarna med den illustration som ligger till grund för planförslaget, men är en lösning som fungerar trafikalt. Illustrationen till detaljplanen och planförslaget baseras på den struktur som bedömningsgruppen för parallella uppdragen har rekommenderat för området avseende stråk, exploatering, angöring mm. I den nordvästra delen motverkar trafikförslaget flera viktiga grundmål för den framtida stadsmiljön avseende stråk, exploatering, levande bottenvåningar mm. Lösningar på trafikstrukturen som kan uppfylla stads- och exploateringsmålen kommer att utredas vidare i samverkan med trafikkontoret.



Illustration över trafikförslaget för området, som kräver fortsatt utredning under samrådet.

Gång- och cykelstråk

Gång- och cykelstråken behöver tillgodose såväl de som har målpunkter inom planområdet och dess närområde som de som bara passerar förbi. Cykelstråk som ingår i det kommunala huvudcykelnätet passerar området på Artillerigatan, Gamlestadsvägen, Slakthusgatan och på sikt på det nya gc-stråket genom Gamlestadens fabriker. Huvudcykelnätet knyter ihop östra och nordöstra Göteborg med Olskroken och Gullebergs strand mot centrum samt Marieholmsbron mot Hisingen. Utmed dessa stråk är det viktigt att cyklister som cyklar långt, snabbt kan passera planområdet. Hur detta ska ske på bästa sätt behöver utredas vidare.

Huvudstråken utgör även viktiga gång- och cykelstråk till planområdet och knutpunkten. För de lokala transporterna utgör även Lars Kaggsgatan och Götaholmsgatan viktiga länkar för gående och cyklister på väg mot knutpunkten. Vid resecentrum kommer en gångtunnel att finnas som kopplar platsbildningen vid resecentrum till Waterlooogatan och de delar av knutpunkten som kommer att finnas där i form av busshållplatser och cykelparkering.

I direkt anslutning till resecentrum finns utrymme för ca 200 cykelplatser ovan mark. Totalt ska området rymma ca 500 cykelplatser i nära anslutning till de olika resslagen. Utöver det planeras ytterligare totalt 500 platser vid Waterlooogatan och i Gamlestadens fabriker.

För att säkra allmän gång- och cykeltrafik genom Gamlestadens fabriker fram till gc-porten under spårvägen omfattar planområdet en rättighet för detta på kvartersmark. Med kommande planläggning av Gamlestadens fabriker avses en allmän förbindelse att upprättas, vars läge och utformning dock behöver prövas och samordnas med den tänkta bebyggelseutvecklingen inom Gamlestadens fabriker.

Parkering/cykelparkering/varumottagning

För att beräkna parkeringsbehovet kommer parkeringstal som relaterar till Göteborgs parkeringspolicy att tillämpas. Förutsättningar har varit att området ligger i centrala Göteborg och har god tillgänglighet med kollektivtrafik. Rekommenderade parkeringstal för bil ligger under dagens efterfrågan, i syfte att minska bilinnehav och arbetsresor med bil. Samnyttjande ska främjas.

För tänkt exploatering inom planområdet ska en parkeringsutredning upprättas under samrådsskedet för att studera parkeringslösningar för både kvartersmarkens behov av parkering och för det allmänna behovet av parkering i området. Gemensamma lösningar för kvarter och användningar kommer att krävas då tillräcklig parkering inte kommer att kunna lösas inom respektive fastighet. Cykelparkering för boende och verksamma i planområdet ska tillgodoses inom respektive fastighet alternativt i gemensamma lösningar. För besökande till bostäder och verksamheter i området tillgodoses cykelparkering inom allmän mark, framför allt finns stort behov i anslutning till knutpunkten. Knutpunkten planeras totalt rymma 1000 cykelplatser – 250 västerut mot Waterlooogatan, 250 inom Gamlestadens fabriker samt 500 platser på Gamlestads torg. I anslutning till resecentrum ska en del av cykelparkeringen tillgodoses i utrymmet mellan byggnad och spårväg. Möjligheten till bemannade garagelösningar bör utredas vidare. Varumottagning inom området kommer fortsatt att studeras under samrådsskedet.

Kollektivtrafik

Den största skillnaden mot idag är att tågtrafik i form av pendel- och regiontåg from dec 2012 kommer att stanna vid de perronger som håller på att byggas. Spårvagnslinjerna mot Angered och Kortedala/Bergsjön kommer fortsätta att trafikera området som idag



Bilderna ovan visar en hur de framtida väntkurerna för pendeltågerna och pendeltågsperrongerna kommer att utformas. Parallellt och i plan med pendeltågsperrongerna ska spårväghållplatserna lokaliseras för att möjliggöra enkla byten.

Nedan visas illustrationer av den framtida entréplatsen mot Waterlooogatan och Slakthusområdet i väster.

Bilderna på denna sida omfattar den västra delen av knutpunkten som ingår i byggprojektet för Norge-Vänerbanan. Bilderna har tagits fram inför byggskedet av de västra delarna av knutpunkten. Gestaltningen av väntkurer och entréplatsen har behandlats i bygglov och målsättningen är att så mycket som möjligt ska stå klart till invigningen av pendeltåget i december 2012.



men förstärks med ytterligare turer. Hållplatserna byggs om och samlokaliseras, för att möjliggöra enkla byten. De flesta busslinjer som trafikerar Gamlestaden, kommer att angöra busshållplatserna norr om resecentrumbyggnaden. Busshållplatser för knutpunkten kommer även att finnas utmed Waterlooogatan.

Pendeltågsresenärerna kommer att nå tågplattformarna från resecentrum och från gc-porten söder om Säreån, i båda fall genom en gångtunnel med hissar eller trappor. Den norra gångtunneln utgör också en öppen gångförbindelse mellan Gamlestaden och Slakthusområdet och ska på sikt fungera som en koppling mellan stadsdelarna. Mot Waterlooogatan anläggs en ny entréplats som syftar till att fungera som huvudentré medan knutpunkten på östra sidan spårn byggs, samt som en entré mot Slakthusområdet, pendelparkeringen norr om Slakthusgatan samt för de som kommer västerifrån till knutpunkten.

De östra delarna av knutpunkten inklusive en ny resecentrumbyggnad kommer att byggas mellan 2013 – 2016. Målet är att skapa en effektiv och attraktiv knutpunkt som attraherar folk att resa kollektivt. På sikt när K2020 är genomfört och Västlänken finns utbyggd beräknas knutpunkten få ca 57.000 resenärer per dygn (jämfört med dagens ca 15.000). Det stora bytet sker från spårväg till spårväg och näst därefter kommer byten mellan buss och spårväg. Totalt beräknas ca 13.000 på- och avstigande ha en start- eller målpunkt i Gamlestaden.



Illustrationer över den södra entrén med hissar och trappor till pendeltåget. Entrén samordnas med en väst-östlig koppling för huvudcykelstråket från Gamlestaden mot Marieholm/centrum.

Båttrafik

Säveån är allmän farled med en segelfri höjd av 2,2 meter över medelvattennivå inom en farledsbred om minst 6 meter. Utöver fritidsbåtstrafik förekommer viss turisttrafik.

Räddningsvägar

Ett brandkrav vid utrymningshöjder högre än 11 meter är att tillräckligt breda räddningsvägar eller uppställningsplatser anordnas för bilburen maskinstege. Ett alternativ är att byggnaderna utförs med trapphus enligt Tr2-utförande. Släckbil ska ha högst 50 meter till alla byggnader där insats ska göras. För gruppbofästigheter samt för hotell- och kontorslokaler krävs två av varandra oberoende utrymningsvägar.

Störningar

Trafikbuller

Bullerutredningen konstaterar att föreslagen bebyggelse är utsatt för höga ljudnivåer från omgivande väg- och järnvägstrafik från både väster och söder. Även E20 och Västra Stambanan påverkar påtagligt planområdet. Inom planområdet finns omfattande bil- och kollektivtrafik som ger höga ljudnivåer utmed huvudgatorna.

Gamlestaden ska utgöras av en blandstad med en traditionell sluten kvartersstruktur och med byggnader som möter gatan. Bostäder föreslås där ljudnivåerna huvudsakligen överskrider 55 dBA vid yttre fasad, vilket innebär att minst hälften av boningsrummen ska vändas mot en tyst eller ljudskyddad sida. Inom kvarter i utsatta lägen är de övre våningsplanen svåra att klara. Här kan takkonstruktioner användas för att förbättra skärmningen, alternativt kan bullerskärmar placeras på taken. Även byggnadstekniska åtgärder accepteras för att klara ljudskyddad sida för övre våningsplan i kvarter samt för uppskjutande och friliggande byggnadskroppar. För en mindre andel av bostäderna kan nivåer upp till 55 dBA accepteras som ljudskyddad sida där tekniska lösningar inte är möjliga. 65 dBA överskrider för byggnaders fasader utmed Artillerigatan med anledning av bil- och kollektivtrafiken på gatan (65-67 dBA). Även om detta överskrider kommunens egna riktlinjer, om att inte bygga bostäder i miljöer där 65 dBA överskrider, anses fördelarna av en stadsutveckling i Gamlestaden - i nära anslutning till god kollektivtrafik med god service och en närhet som främjar en ökad andel gående och cyklister - i detta fall motivera avsteg från stadens egen policy.

Motiveringen för avsteg från Riksdagens riktlinjer för trafikbuller är möjligheterna till en stadsutveckling i anslutning till befintlig stadsstruktur, i ett strategiskt läge vid en av Göteborgsregionens största kollektivtrafikknutenpunkter, vilket leder till ett bättre utnyttjande av centralt belägen mark där Gamlestadens kopplingar till omgivande stadsdelar, och till regionen, kan stärkas. Med planförslagets nya bebyggelse samt borttagande av viadukten *minskar störningarna för bakomliggande befintliga bostäder i byggnader som har sämre ljuddämpning* och därmed högre ljudnivåer inomhus.

Alternativt, där ljudnivån överstiger 65 dB(A) som på Artillerigatan skulle tekniska lösningar kunna användas där bostadens fasad skyddas av en yttre ljudskärmande fasad. Det skapar å andra sidan problem med relativt döda fasader utmed gatan, varför lösningen inte bedöms som rimlig om man vill gynna attraktiva miljöer för gående och cyklister. *Tekniska bullerskyddsåtgärder i fönster*, med dubbel fönstersättning kommer dock att prövas i fortsatt arbete. Åtgärder vid källan ska sökas vid ljudnivåer över 65 dBA vilket har studerats i form av låga bullerskärmar utmed spårvägen samt ljuddämpande beläggning. Reduktionen blir dock liten (0,1-1,5 dB beroende på våningsplan) varför ljudreduktionen måste vägas mot kostnader för anläggning och drift.

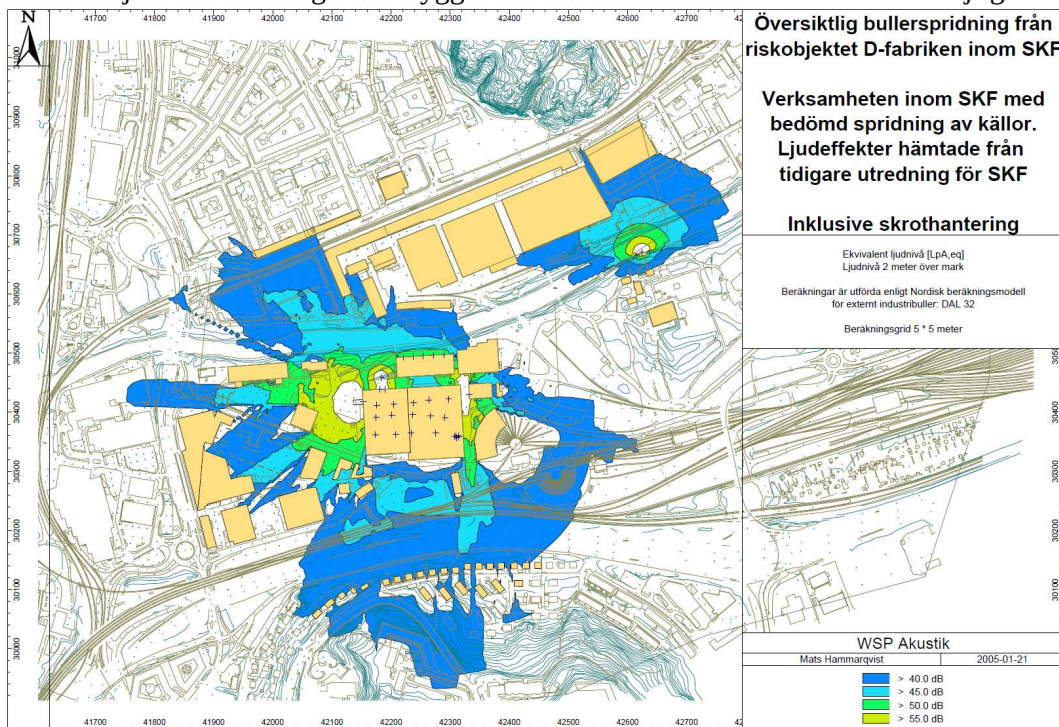
Den traditionella *slutna kvartersstrukturen* medger bra möjligheter till skyddade gårdsmiljöer med goda boendemiljöer ur både estetiska och sociala aspekter liksom utifrån störningssynpunkt. Undersökningar av hur boende upplever och påverkas i boendemiljöer i bullerutsatta stadsmiljöer visar på att det inte är ljudnivån vid den trafikstörda sidan som har störst inverkan, utan tillgången till en ljudskyddad inne- och utemiljö i kombination med genomtänkta lägenheter med en ljudskyddad sida som har störst betydelse för att en god och hälsosam boendemiljö ska kunna erhållas. Den visar också på betydelsen av att tillskapa ”goda och tysta” utemiljöer för vistelse både på gårdar och inom stadsmiljön i bostädernas närhet. Med tanke på att bostäderna utsätts för flera bullerkällor är det extra viktigt att samtliga byggnader, lägenheter och utemiljöer utformas med trafikbullret i beaktande.

Enskilda uteplatser ska tillgodoses där den maximala ljudnivån inte överstiger 70 dBA och den ekvivalenta ljudnivån inte överstiger 55 dBA. Där ljudnivåerna inte kan klaras vid en *enskild uteplats* kan den ersättas eller kompletteras med en *gemensam uteplats* med en bra ljudmiljö. För gårdsmiljöer bör strävan vara att underskrida 50 dBA (ekv). Byggnadstekniska åtgärder kan användas för att klara ljudnivåer vid enskild eller vid gemensam uteplats.

Som komplement till den privata bostadsgården innehåller planförslaget även med *kvalitativa och ljudskyddade rum och parker i det offentliga stadsrummet*. Ljudskyddade parker/platsbildningar samt en större park/grönyta utmed Sävån för att skapa ytterligare kvaliteter för såväl boende som verksamma i området. Vid byggnation i miljöer med höga ljudnivåer från trafiken och med andra störningar är det extra viktigt att säkerställa att enskilda uteplatser, gemensamma uteplatser inom kvarteret liksom allmänna utemiljöer i stadsstrukturen får goda kvaliteter och har en lämplig placering och utformning med ett bra mikroklimat. Vind/klimat- och solstudier behöver tas fram både i planerings- och projekteringskedet och komplettera ljudberäkningarna.

Industribuller

Industribuller från SKF:s verksamhet i Bagaregården skall studeras ytterligare när en mer detaljerad utformning för bebyggelsen finns klar under samrådsskedet. Möjligheter



att reducera ev överstigande buller genom tekniska åtgärder ska utredas inom projektet. Exploateringen ska utformas så bullret kan hanteras.

Vibrationer och stomljud

Utredning om vibrationer och stomljud som påverkar planområdet kommer att tas fram under detaljplanens samrådsskede. Med det bullerutsatta läget är det extra viktigt för människors upplevelse och påverkan av störningarna att liten påverkan av vibrationer och stomljud säkerställs, både vid uppförande av byggnader och vid anläggande av spårväg och gator med tung trafik. Järnvägarna som angränsar till planområdet är samtliga nybyggda vilket borgar för låga störningar i form av vibrationer och stomljud.

Transporter med farligt gods

Risikutredningen konstaterar att föreslagen bebyggelse är utsatt för höga risknivåer från omgivande järnvägstrafik med farligt gods på Norge-/Vänernbanan, Hammaren, Skäran och Triangelspåret. Vägtrafiken med farligt gods på E20 och Partihallsförbindelsen samt järnvägstrafiken på Västra Stambanan med avstånd 300-500 meter från planområdet har beaktats men inte bedömts avgörande för beräkningarna av risknivån, och ingår därför ej.

Målsättningarna för området med en hög exploatering i anslutning till knutpunkten, levande stadsmiljöer med ett blandat innehåll samt täta, trygga och intressanta stadsmiljöer medför en ökad risk med anledning av transporterna med farligt gods. Riskerna är inte oacceptabla men har i flera olycksscenarier en hög risknivå med föreslagen bebyggelsestäthet utifrån samhällsrisk, d.v.s. sannolikheten för en olycka med farligt gods att inträffa och konsekvenserna av den i antalet omkomna och svårt skadade. Åtgärder kan vidtas för att sänka risknivån, dock kan inte scenarier med de största konsekvenserna åtgärdas med rimliga tekniska och ekonomiska medel. Fördelarna att bygga invid Gamlestadens resecentrum och att utveckla Gamlestaden får vägas mot risken för dessa olycksscenarier enligt principerna i Räddningsverkets skrift om "Värdering av risk". Individrisken, d.v.s. sannolikheten för en enskild att drabbas, är inom acceptabel nivå inom hela planområdet.

Följande planbestämmelser är införda för att minska risknivån inom planområdet:

Byggnader ska förses med mekaniskt från- och tilluftsystem och med luftintagen placerade i taknivå. Byggnader väster om Gamlestadsvägen ska även förses med gasdetektor kopplade till automatisk nedstängning av ventilation samt stängning av uppställda dörrar. Fönster på byggnader inom 30 meter från järnväg får inte vara öppningsbara.

Väster om Gamlestadsvägen ska utrymningsvägar ska vändas bort från järnvägen. Entréer mot järnvägen får enbart finnas om alternativa utrymningsvägar finns till gård alt. gata vänd bort från järnvägen.

Fasader på byggnader mot järnvägen ska utformas för att tåla en explosion (av brandfarlig gas och oxiderande ämnen) med ett momentant övertryck av 30 kPa på avståndet 30 meter från järnvägen.

Byggnader väster om Gamlestadsvägen ska konstrueras så att risken för fortskridande ras minimeras.

Fasader väster om Gamlestadsvägen ska utföras så att de kan motstå värmestrålning från en brand under 30 minuter.

Fönster och glaspartier inom 30 meter från järnvägen ska vara av laminerat glas eller liknande för att förhindra sekundärskador på människor beroende av glassplitter.

Luftmiljö

Utförda beräkningar och bedömningar för halten av partiklar samt kvävedioxid inom planområdet visar på att partikelhalterna blir höga i gaturummen för Artillerigatan och Gamlestadsvägen samt att kvävedioxidhalterna lokalt blir höga vid tunnelmynningarna. Risk finns för att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Luftkvaliteten påverkas av den omfattande biltrafiken genom planområdet på Gamlestadsvägen och Artillerigatan, där den nya bebyggelsen sluter gaturummen och ”stänger in” föroreningarna.

Åtgärder krävs för att sänka partikelhalterna utmed de trafikerade gatorna inom planområdet så att miljö kvalitetsnormen för PM10 uppfylls, vilket är en förutsättning för detaljplanens genomförande. Med planens genomförande krävs mätning på flera punkter utmed de trafikerade gatorna för att kontrollera halterna och att åtgärder vidtas så att miljö kvalitetsnormen för PM 10 uppfylls. Dubbdäcksanvändningen, som har störst betydelse för lägre partikelhalter, är i beräkningarna av åtgärder under 10 %, vilket innebär dubbdäcksförbud där vissa fordon har dispenser. Dubbdäckssäsongen har utifrån Göteborgs klimat bedömts som kortare för de fordon som tillåts ha dubbdäck. Ytterligare åtgärder kan krävas där halkbekämpning utan sandning, renhållning av gatumiljön samt dammbindning är reducerande driftåtgärder som kan vidtas vid behov. Åtgärder i genomförandet som reducerar halterna är om gatorna beläggs med asfalt med större stenstorlek eller med gummiinblandning, liksom om de beläggs med betong. Slutligen kan hastigheten sänkas för att minska partikelhalten.

För kvävedioxidhalterna bedöms nivåerna bli låga. Lokalt vid tunnelmynningarna blir halterna höga vilket kommer att beröra gaturummet i längsled från tunnelmynningen. Påverkan bedöms dock bli mindre för trottoarer och byggnader vid sidan av gatan.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området är anslutet till kommunalt vatten och avlopp.

Avloppsnätet inom kvartersmark skall utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall skall tillåtas, skall vara minst 0.3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmän dagvattenledning. Där brunnar är belägna under översvämningssäker höjd på +12,9 ska backventiler finnas för att säkra byggnader mot extrema vattennivåer. Befintliga kvarvarande allmänna ledningar inom kvartersmark säkras med planbestämmelse.

Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A1; VAV publikation P83.

Dagvatten

Målsättningen är att hantera det renare dagvattnet från tak- och grönytor lokalt inom planområdet i den utsträckning som är möjlig. Områdets framtida utformning kommer att motsvara ett innerstadsläge varför det ska tas i beaktande. För det dagvatten som leds bort via ledningar vidtas åtgärder för att utjämna dagvattnets flöde. En kombination av god genomsläpplighet i kör- och parkeringsytor, anläggande av fördröjningsmagasin samt sedumväxter på vissa takytor alternativt gröna fasader föreslås. En precisering och sammanvägning av olika typer av lösningar kommer att tas fram till utställningsskedet.

Dagvatten som kan vara förorenat renas genom brunnfilter och makadammagasin innan utsläpp till recipient. Till Sävåån får inte vatten som kan vara förorenat släppas, men även det vatten som avleds till älven bör renas från trafik- och parkeringsytor.

Detaljplanen medför därmed en stor förbättring för vattenkvaliteten i vattendragen jämfört med dagens system där orenat vatten släpps till Säveån och älven. Delar av området har dessutom kombinerat system idag där bräddning av spillvatten sker till Säveån vid kraftig nederbörd.

Högvatten - klimatanpassning

Göteborgs Stad tillämpar idag en planeringsnorm i området på +12,9 m (färdigt golv) med avseende på vattennivåerna i Göta Älv. Nivån baseras på högsta högvattennivån (+11,9 m) plus en meters säkerhetsmarginal. Planeringsnormen innebär att byggnader och andra anläggningar som kan skadas vid en översvämning skall skyddas upp till nivån (+12,9 m). Samhällsviktiga anläggningar och funktioner ska kunna skyddas till (+13,9 m) så att långvarig skada inte uppstår.

I aktuellt detaljplanearbete har en utredning om höga vattennivåer i Säveån tagits fram för planområdet. I utredningen studeras och analyseras hur vattennivåerna påverkas av flöden i Säveån samt höga vattennivåer i Göta Älv. Utredningen indikerar att högsta högvattennivåer är högre i Säveån utefter aktuell sträcka än i Göta Älv.

Högvattenhändelser med återkomsttiden 100 år har analyserats och är utgångspunkten för utredningen. Med utgångspunkt från högflödena i Säveån vintern 2006 görs bedömningen att högsta högvatten med 100 års återkomsttid är (+12,4 m) för planområdet (jmf +11,9 m för Göta Älv). I denna beräkning har man antagit att höga flöden i ån sker samtidigt med ett extremt högt vattenstånd i havet tillika älven. Sannolikheten för att detta inträffar har bedömts som låg. Vidare utredning och eventuella modelleringar har bedömts som nödvändiga för att kunna ta ställning till eventuell ändring av rådande planeringsnorm. Tillsvidare tillämpas de säkerhetsmarginaler som tillämpas för höjda vattennivåer i älven.

Upptäckande grundvatten till (+12,9 m) måste beaktas för byggnadskonstruktioner, liksom att backventiler ska finnas som hindrar uppträngning via brunnar till denna nivå.

Markytan inom planområdet kommer att ligga över (+12,4 m) bortsett från kajer och markområden närmast Säveån som får översvämmas. Samhällsviktiga anläggningar som spårvägen, knutpunkten inkl gc-tunnlar och vägtunneln ska kunna skyddas från att långvarigt skadas för vattennivåer upp till (+13,9 m).

Landhöjningen bedöms fortsätta vilket leder till att nettoeffekten av vattennivåhöjningen (på 100 års sikt) blir ca 0,1 meter lägre.

Värme

Planområdet kan anslutas till fjärrvärmenätet. Möjligheten till att utveckla energieffektiva byggtekniker och lösningar inom området ska utredas vidare under samrådsskedet.

EI

Inom planområdet bedöms det finnas ett behov av 2-3 st transformatorstationer och 2 st likriktarstationer (för spårtrafiken). Ytor för dessa ändamål reserveras inom E-områden. Gestaltningen av dessa byggnader samordnas med gestaltningen i området i övrigt och lösas i samverkan med Stadsbyggnadskontoret.

Tele och IT-nät

Tele- och IT-nät finns inom området.

Avfall

Närmaste kompletta återvinningscentral för omhändertagande av bl.a. miljöfarligt avfall är Kretsloppsparken Alelyckan belägen knappt 3 km norr om planområdet längs med Gamlestadsvägen.

Tillkommande bebyggelse kan komma att anslutas till en sopsugsanläggning för att effektivisera arbetet med insamling av avfall. De tre avfallsfraktioner som i dagsläget kan anslutas till systemet med sopsug är; hushållssopor (till förbränning), matavfall och tidningar. Denna fråga kommer att utredas vidare.

Konsekvensbeskrivning

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Stadsbyggnadskontoret har genomfört en lämplighetsprövning enligt 2 kap. plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark och vattenområden m.m.

Stadsbyggnadskontoret har bedömt att området ur allmän synpunkt är lämpligt för den markanvändning som föreslås i planen. Stort allmänt intresse föreligger av att utveckla knutpunkten vid Gamlestads torg liksom att tillföra ny bebyggelse med täthet och med blandade funktioner vid en av stadens viktiga strategiska knutpunkter. Planförslaget är förenligt med gällande översiktsplan och med den fördjupning av översiktsplanen som finns framtagen för det aktuella området.

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret har genomfört en behovsbedömning enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen och 6 kap 11 § i miljöbalken för att avgöra om aktuell detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och om en miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) krävs.

Detaljplanen innefattar åtgärder som kräver tillstånd enligt 7 kap. 28a § (påverkan på Natura 2000-område) och ska således miljöbedömas.



Ortofoto över Säveån, 2008. Viadukten för Gamlestadsvägen passerar över ån mitt i bild. Från viadukten och västerut är strandskyddet upphävt och sträckan utgörs av makadam-slänter samt en knappt 1 meter hög stödmur/kaj med ca 60 m överhängande grönska. Delarna öster om viadukten omfattar en tät vegetationsbård på båda sidor om ån.

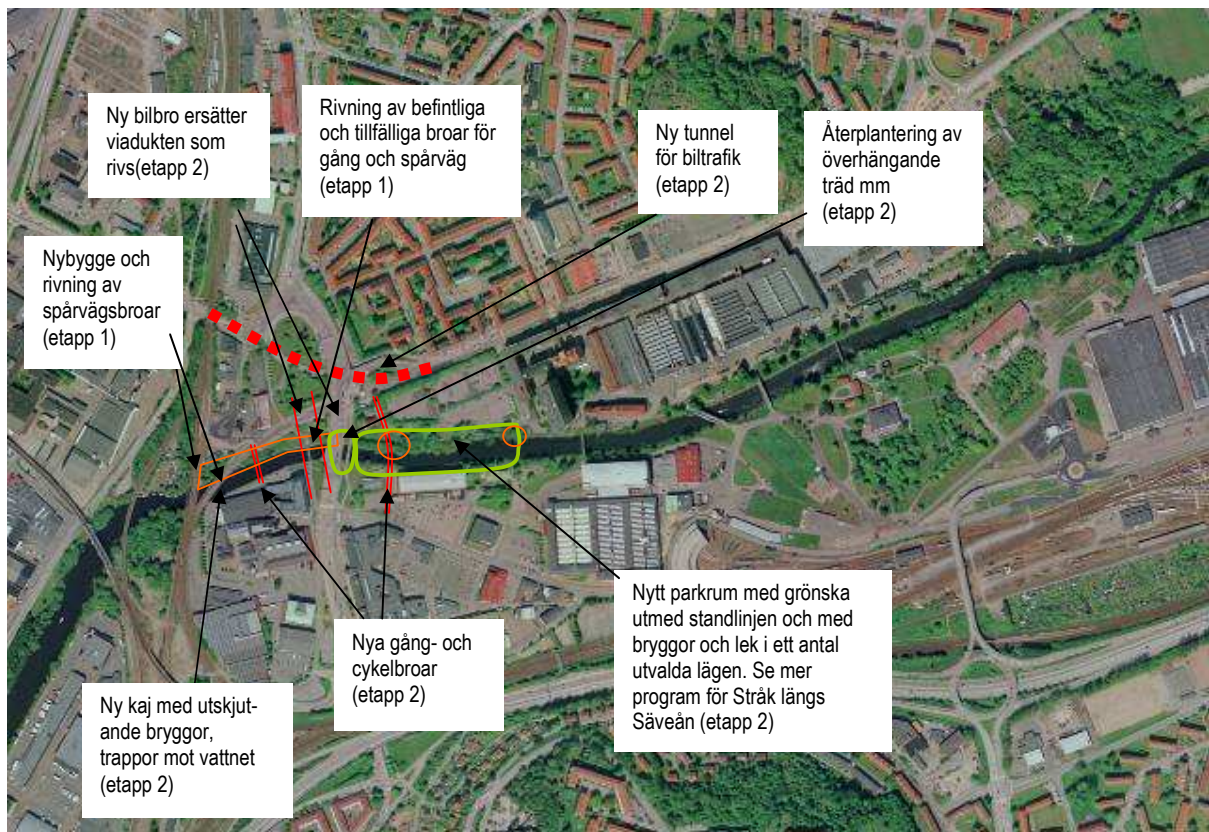
Etappindelning av åtgärder som påverkar

Inom etapp 1 för ombyggnaden av Gamlestads torg ingår flera åtgärder både avseende rivning och nybyggnation. (Se illustration s. 36). En konsekvens inom etapp 1 är att ca

60 meter av den befintliga grönska som hänger ut över befintlig stödmur/kaj på norra sidan kommer att tas ner och ersättas med en mer eller mindre hårdgjord yta, med stenläggningar, träkajer, bryggor och trappor mot vattnet. Avsikten är att möta upp kajen på södra sidan vid Gamlestadens fabriker och skapa ett sammanhängande stadsmässigt område som på ett attraktivt sätt knyter Gamlestaden mot Bagaregården och öppnar upp området mot centrum.

Som kompensation för den överhängande vegetation som försvinner utmed norra kajen vid såväl rivning av spårvägsbron som vid utbyggnaden av befintlig kaj/stödmur, kommer motsvarande 60meter att nyanläggas som grönyta med nyplantering av träd mm som kan ge överhängande grönska över ån. Detta genomförs i samband med att biltrafikviadukten rivs i etapp 2 inom projektet och finns med som en bestämmelse om nyplantering i detaljplan.

Inom etapp 2 i projektet ingår rivning av den befintliga biltrafikviadukten och en nybyggnad av en lägre bilbro. Gång- och cykelbron öster om viadukten avses flyttas österut för att skapa en bättre koppling till Kristinedals träningsanläggning och mot det nord-sydliga stråket från Gamlestadstorget. Gångbron väster om viadukten avses flyttas västerut för att skapa bättre sammanhang mellan knutpunkten och planerade stråk genom Gamlestadens fabriker. En ny biltunnel avses byggas. Det är dock oklart om den påverkar Natura 2000, vilket ska utredas inför en tillståndsansökan för etapp 2. Parkrummet mellan befintlig viadukt och Hornsgatan avses ställas i ordning och göras attraktivt som strövområde för allmänheten. I detta ingår de delar som ska nyplanteras.



Miljöbedömning/Miljökonsekvensbeskrivning

Mot bakgrund av åtgärdernas och områdets karaktär har bedömning gjorts att det är miljöfaktorer naturmiljö och kulturmiljö som behöver behandlas i MKB:n. För övriga

miljöfaktorer bedöms inte en betydande miljöpåverkan uppstå. Särskilt fokus har riktats på Säveån som är Natura 2000-område och de konsekvenser som kan antas uppstå på dessa värden. Säveån berörs vidare av bestämmelser om miljö kvalitetsnormer, vilket behandlas i ett separat kapitel i MKB:n. Beträffande kulturmiljö kommer konsekvenserna kunna beskrivas först när en arkeologisk utredning utförts för området.

De åtgärder som planeras i Säveån kräver ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap 9 § i miljöbalken. Åtgärderna har även bedömts kräva ansökan om tillstånd enligt 7 kap 28a § i miljöbalken då Natura 2000-området Säveån berörs. Separat MKB för tillståndsansökan har upprättats och tillståndsprövningen sker parallellt med detaljplaneprocessen. För antagande av detaljplan krävs tillstånd för de åtgärder som kan ha betydande påverkan på Natura 2000-värdet.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer finns för vattenförekomster, fisk- och musselvatten, utomhusluft samt omgivningsbuller. Genomförda utredningar och upprättad miljökonsekvensbeskrivning visar att det finns viss risk för att miljö kvalitetsnormerna kan komma att överskridas inom planområdet. Genom att beakta riskerna för överskridandet av MKN i föreslagen utformning av byggnation och i föreslagna åtgärder görs dock bedömningen att detaljplanen kan genomföras utan att miljö kvalitetsnormerna överskrids.

Hållbart stadsbyggande

Hushållning av naturresurser i ett större perspektiv påverkas positivt av utbyggnad och förtätning med blandade verksamheter, i ett läge med god tillgång till kollektivtrafik i ett redan ianspråktaget område. Detaljplanens genomförande bidrar till att stadens östra delar förstärks och att Gamlestaden kan på sikt avlasta regionens centrala delar. Befintlig teknisk och social infrastruktur utnyttjas. Bilberoendet är litet, vilket är positivt för klimatet samt för luftkvaliteten i staden.

Stadsbild

Detaljplanens föreslagna utformning utgår ifrån Gamlestadens ursprungliga bebyggelsemönster. Detta leder till att befintlig bebyggelse kompletteras och utvecklas till en sammanhängande stadsbebyggelse samt att stadsstrukturen förstärks. Tryggheten kommer att öka i området och området kring knutpunkten får en avsevärt förbättrad stadsbild med ny bebyggelse och stadsrum. Exploateringsgraden blir något högre än för närliggande bostadsbebyggelse och hushöjden växer mot väster och knutpunkten, vilket bidrar till att knyta samman området med Gamlestadens fabriker och bygga upp ett centrum kring knutpunkten. Samtidigt förutsätts området innehålla en högre andel regionala funktioner, vilket kommer att påverka upplevelsen av stadsdelen i stort.

Rumslig syntaktisk analys

Det sociala livet i en stadsdel beror inte bara på utformningen av enskilda gator och byggnader, utan även på hur gatorna förhåller sig till varandra. Välintegrerade gator och stråk har visat sig vara mer välbefolkade än gator som ligger mer enskilt. De välintegrerade gatorna är ofta gator med goda butikslägen. Dessa upplevs även ofta som trygga platser.

Under planarbetets gång har flera analyser genomförts för att studera utfall av olika planstrukturer. Avsikten har bland annat varit att skapa goda kopplingar mellan den tillkommande Knutpunkten och resten av Gamlestaden samt goda kopplingar i nord-sydlig riktning. Målet har också varit att skapa en potential för att få ett fungerande levande bottenplan i de kvarter som vetter mot huvudstråken och mot knutpunkten. Nya lägen för kopplingar har tagits fram som förstärker naturliga rörelsemönster i stadsdelen

i såväl öst-västlig som nord-sydlig riktning och de nya stråken förväntas förbättra tillgängligheten inom området samt ge underlag för verksamheter i bottenplan enligt planerat.

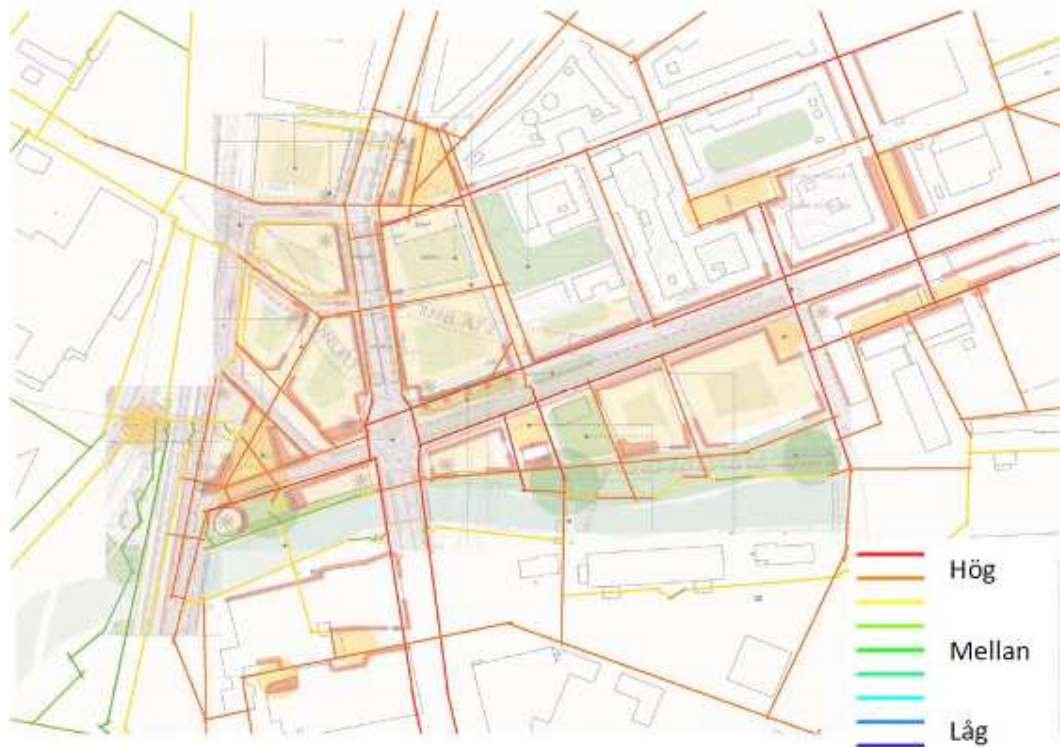


Illustration över den rumsliga analysen för området. Analysen baseras på bedömningsgruppens förslag till kvartersstruktur. Bilden visar att det finns potential att få goda kopplingar längs Artillerigatan och Gamlestadsvägen, samt även i de diagonala och nord-sydliga stråken, och att många människor kan komma att utnyttja dessa stråk om de utformas på ett trivsamt sätt. Slutsatsen är att föreslagen grundstruktur för området främjar målsättningen om levande lokaler i bottenplanen av kvarteren.

Sociala konsekvenser

Planens genomförande bedöms ge positiva effekter socialt. Nya bostäder och verksamheter tillkommer vilket leder till en ökad social blandning avseende boende och verksamheter i stadsdelen. Ambitionerna att skapa citykaraktär kring knutpunkten i Gamlestaden bidrar, tillsammans med pågående handelsetablering i Nya Kulan, till en dynamisk utveckling där Gamlestadens roll som nordöstra Göteborgs ”motor” bedöms förstärkas.

I arbetet har lösningar prövats utifrån kraven på naturliga och korsande stråk, nya mötesplatser, levande bottenvåningar mm. Flera problem och möjligheter som den sociala utredningen kring dagens förhållanden pekat på, har påverkat planförslagets utformning. Bl.a har utredningen påvisat en avsaknad av gemensamma offentliga rum och ett behov av mentala gränser för att kunna känna en trygghet för de som bor i området. Planförslaget har utifrån detta och utifrån idéerna i det parallella uppdraget valt att framhäva ett flertal stadsrum – parker och torg - vilket utökar antalet offentliga mötesplatser i stadsdelen. Mellan Gamlestadstorget och det gamla Apoteket har en serie av platser, parker och torg lagts ut för att kunna bli något som kan bilda ett möte mellan det befintliga och det nya och skapa en gräns som hjälper till att definiera ”mitt

bostadsområde” samtidigt som det blir ett ”offentligt vardagsrum” för möten. Artillerigatan och viadukten fungerar idag som tydliga gränser för bostadsområdet jämte verksamma söder om Artillerigatan. Om de södra delarna av Gamlestaden levandegörs kan Artillerigatan utvecklas till ett levande stråk som binder ihop området på ett positivt sätt och leder stadsdelen ända ner till Säveån, som kan bli en stor rekreativ tillgång.

Utredningen ”Social & rumslig analys Gamlestaden” behöver fördjupas inför utställningen med fortsatt analys av planförslaget plus kvalitetsprogram för offentliga rum.

Folkhälsa

De stora satsningar på utbyggnad av kollektivtrafiken som sker minskar behovet av vardagliga transporter med bil. När fler personer nyttjar kollektivtrafik, i kombination med att gå eller cykla till och från knutpunkten (eller andra hållplatslägen), bidrar detta till en förbättrad folkhälsa. Att stadsdelens stråk uppfattas som attraktiva att röra sig längs med och att dessa når attraktiva målpunkter (Säveåns grönstråk, torg, platsbildningar etc.) främjar människors benägenhet att ta sig runt i stadsdelen gående, joggande eller per cykel.

Barns och ungas perspektiv

Som barn betraktas alla människor under 18 år. När det gäller barns och ungas koppling till fysisk planering har Göteborgs Stad genom sin barnkonsekvensanalys identifierat fem parametrar att utgå ifrån när ett område eller en stadsdel ska planeras. Dessa är; 1 - sammanhållen stad, 2 - samspel, lek och lärande, 3 - vardagsliv, 4 - identitet och 5 - hälsa och säkerhet. Nedanstående identifierade omständigheter, när det gäller barns och ungas behov i förhållande till nu föreslagen planutformning, är att betrakta som en övergripande analys.

Planförslaget bedöms bidra positivt till att knyta samman och förstärka flera stadsdelars inbördes koppling till varandra och in mot Göteborgs citykärna. Planförslaget leder alltså till en mer *sammanhållen stad* vilket bl.a. innebär att antalet ödsliga platser minskar. Samtidigt kännetecknas planområdet av en tät urban struktur med flera trafikslag (cykel-, bil-, buss- och spårvagnstrafik) och en stor komplexitet i antalet funktioner. Ur ett barnperspektiv kommer flera av gatorna att utgöra barriärer.

Utifrån de parallella uppdragen och i det framtagna planförslaget har självklara platser för *samspel, lek och lärande* identifierats och värnats. T.ex. förslaget att anlägga en ny förskola i anslutning till befintlig parkmiljö vid Götaholmsgatan/Gamlestadstorget samt idéer om att skapa en mötesplats för spontanidrott samt lek inom parkmiljön vid Säveåns norra strand. Gårdsmiljöerna utgör även viktiga platser för barn och ungas *samspel, lek och lärande* där kvarterstaden medger slutna skyddade utemiljöer där barn och unga kan vistas tryggt och säkert.

Mycket som rör parametern *vardagsliv* handlar om att kunna förflytta sig mellan olika målpunkter på ett smidigt och miljömässigt hållbart sätt. Kopplingen mellan kollektivtrafikknutpunkten och tillkommande förskola (ca 300-350 meter) är en av planförslagets viktigaste ”vardagslänkar”. Med förbättrade pendlingsmöjligheter ökar också smidigheten för skolungdomar att nå skolor och fritidsaktiviteter även utanför den egna stadsdelen.

Då planförslaget inbegriper mycket ny bebyggelse, med en i huvudsak högre bebyggelseskala än vad som återfinns i Gamlestaden idag, är det inte självklart att befintliga gamlestadsbor (barn och vuxna) omedelbart kommer att *identifiera sig* med det tillkommande. Däremot är det mycket troligt att stadsdelens omdaning leder till att

”bilden av Gamlestaden”, i göteborgssamhället i stort, förstärks avsevärt på ett positivt sätt. Med tanke på Gamlestadens nära geografiska koppling till nordöstra Göteborg är detta positivt för alla som växer upp i denna del av Göteborg.

Vad gäller frågor som rör barns och ungas *hälsa och säkerhet* kopplat till planförslaget så kan bl.a. konstateras att förbättrad kollektivtrafik är positivt för folkhälsan på grund av minskat bilåkande. Planförslaget utformning bedöms leda till en ökad känsla av trygghet, vilket är positivt för alla, och inte minst för unga som uppehåller sig mycket i det offentliga rummet. Rent säkerhetsmässigt kommer dock Artillerigatan och Gamlestadsvägen att utgöra fysiska barriärer även för lite äldre barn. Att gatorna i sig utgör väldigt tydliga barriärer skapar å andra sidan ingen tvekan om att man måste vara försiktig. Det är av största vikt att gatumiljöer utformas så hastigheten ej överskrids.

Genomförandetid

Genomförandetiden utgår 10 år efter det datum då planen vunnit laga kraft.

Gunnel Jonsson
Planchef

Ann Catrin Kärnä
Projektledare/Planarkitekt