



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Koncept: 2016-12-02
Datum: 2016-12-20
Diarienummer: 0735/13

Handläggare:

Anna Rudholm, tel: 368 18 33

Tore Hjelte, tel: 368 15 72

E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen inom stadsdelen Lindholmen i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 19 januari 2016

att arbeta in de synpunkter som beskrivits i (S,MP,V)-yrkandet i det fortsatta arbetet, (bilaga 1), samt

att genomföra samråd för detaljplaneförslaget.

Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets (bilaga 2) under tiden 3 februari – 15 mars 2016.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret, på stadsdelsbiblioteket på Lindholmen och i Älvrummet under tiden 3 februari – 15 mars 2016. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Den 2 december 2015 presenterades detaljplaneförslaget i Älvrummet i samband med sopplunch och på samma plats med ”måndagssnack” den 7 december 2015.

Den 26 januari 2016 var alla fastighetsägare i närområdet inbjudna till ett informationsmöte på stadsbyggnadskontoret och den 16 februari bjöd kontoret in till ”Öppet hus” i entrén till Traktören.

Den 24 februari 2016 hölls ett Samråds- och informationsmöte på Visual Arena på Lindholmen.

Sammanfattning

Inkomna synpunkter:

Många remissinstanser ser positivt på planförslaget som bl a ger ett stort tillskott bostäder i ett kollektivtrafiknära område. Områdets utveckling är därmed även ett led i arbetet med en hållbar stadsutveckling

Allvarligaste invändningen mot förslaget kommer från *SDN Lundby* som avstyrker det samma på grund av avsaknad av 3 avdelningar förskola samt skolplatser för ca 267 elever. ”Det är därtill oacceptabelt att F-3 skolan inte försetts med egen skolgård”.

Fastighetsnämnden och *Älvstranden AB* anser att ytan på grönområdet norr om Polstjärnegatan, PARK3, inte bör låsas på grund av framtida förtätningsbehov, då ytan kan komma att behövas för annat ändamål.

Park- och naturnämnden förordar den större grönytan och påtalar vikten av att ett så stort nybyggnadsområde får tillgång till grönytor i närområdet.

Länsstyrelsen ser positivt på förslaget men påtalar vikten av aktuella utredningar och vill bl a se förnyade buller- och vibrationsmätningar, fördjupad dagvattenutredning mm.

Trafiknämnden anser att hela gatumarken ska ha enhetligt huvudmannaskap. Kvartersmark på en del av gatan och allmän plats mark på en annan del försvårar utformningen av gångfartsområde eller liknande och är inte enligt Trafiknämnden ett bra alternativ. En helhetslösning gagnar även medborgarna då det blir tydligt vem som ansvarar för ytan. Trafiknämnden anser att allmänhetens tillgänglighet genom området måste säkerställas.

Trafikverket befarar skada på riksintresset kommunikation E6, Lundbyleden pga den trafikaltning förslaget genererar och den skyddsvall intill Hamnbanan som föreslås.

Det finns såväl *sakägare* som *boende* som både välkomnar och förfäras över förslaget.

Kommentarer:

SDN Lundby: Byggrätten för skola har tagits bort då planområdet inte kan uppfylla de krav som ställs på en egen skolgård och kravet på skyddsavstånd till Hamnbanan som bl a tillåter transporter av farligt gods. Stadsutvecklingsprogrammet för Lindholmen (STUP) kommer att belysa behovet av skola och visa på alternativa lösningar till hur och var nya skolor kan byggas.

Förskolor kommer att byggas inom detaljplanen med utrymme för ca 12 avdelningar.

Fastighetsnämnden och *Älvstranden AB*: Byggnadsnämnden beslutade den 19 januari 2016, i enlighet med yrkandet från S,MP,V att ytan på ”PARK3” ska minskas. Kontoret har i samarbete med Park- och naturförvaltningen reviderat förslaget till grönyta.

Länsstyrelsen: De kompletterande utredningar som krävs har tagits fram. Det gäller bland annat buller- och riskutredningar, samt plan för dagvattenhanteringen och utformning av skyddsvallen.

Trafiknämnden: anser att förvaltningen ska vara enhetlig, dvs. samma förvaltare för hela gatumarken. Nya krav på allmän plats kan komma och om en del av ytan är kvartersmark saknar staden möjlighet att göra förändringar efter framtida behov. Staden ”läser” möjligheter att t ex trafikera området med buss. Risken finns också att kvartersmarken stänglas in i framtiden.

För att garantera allmänhetens tillgänglighet till ett område måste marken vara allmän plats. Enskilt huvudmannaskap, som innebär att fastighetsägaren sköter drift och underhåll på kommunal mark, är inte ett lämpligt alternativ. I genomförandet finns också för-

delar med att hela ytan är allmän plats då hela ytan projekteras, byggs ut och underhålls av samma projektör/entreprenör.

Exploatorerna å andra sidan hävdar ofta att de behöver förgårdsmark, bland annat för att få plats med cykelparkering och dagvattenanläggningar (som inte får ligga på allmänplatsmark). En annan anledning kan vara att de har lättare att få hyresgäster till sina lokaler om ytan framför lokalen kan användas fritt efter hyresgästens behov. Förgårdsmark kan också underlätta för staden då inga avtal måste skrivas för att tillgodose fastighetens behov av mindre byggnadsdelar, så som ramper, trappsteg och byggställningar mm.

Stadsbyggnadskontoret har gjort en bedömning och slutligen en lämplig avvägning mellan trafiknämndens och exploatorernas intressen. Några kvarter inom området förses med förgårdsmark, just för att kunna utgöra plats för dagvattenledningar mm medan andra gaturum helt utgörs av allmänplatsmark. Därigenom anser kontoret att en lämplig avvägning har gjorts mellan allmänna och enskilda intressen.

Trafikverket: Riksintressena E6, Lundbyleden kommer inte att påverkas av detaljplanen. Detaljplanen bedöms alstra en trafikökning på Lundbyleden motsvarande ca 4200 bilar vardagsmedeldygn. Inom kommunen pågår ett arbete för att få fram en helhetsbild som kan visa hur trafiksituationen ser ut på lång sikt och för ett större område. Arbetet som kommer att pågå under 2017 ska inbegripa tillkommande trafik från alla exploateringsområden längs Lundbyleden och andra leder i Göteborg.

Bullervallen för Hamnbanan har utformats med i samarbete med Trafikverket och påverkar inte riksintresset.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

Kontoret bedömer att med de nya utredningarna som grund och dialog med Länsstyrelsen kan förslaget föras till granskning.

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

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Tillstyrker planen under förutsättning av att nedan beskrivna synpunkter beaktas i det fortsatta planarbetet.

Överväganden

Planbestämmelser

Användningen GATA och TORG i kvartersområdet är angivet som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Dessa ytor ligger ovanpå den privata garageanläggningen. Med tanke på de tekniska och praktiska svårigheter detta innebär vid kommande utbyggnad och skötsel av gatu- och torgytorna, förespråkar Fastighetskontoret att dessa ytor planläggs som kvartersmark.

Med anledning av stadens framtida förtätningsbehov bör storleken på parkytan P₃ minskas. I närheten föreslås ny stadspark i Frihamnsområdet och den nyanlagda gångbron gör Rambergsområdet tillgängligt. Planförslaget kan komma att behöva förändras avseende storlek på ytor för allmän plats, Park.

Högt vatten

Framkomligheten till planområdet kan vid högvatten till viss del bli problematisk. Det bör utredas om lokala åtgärder som t ex. en justering av planens höjdsättning kan ha positiv påverkan på dagvatten- skyfallshantering.

Skolor

Lokaler för skoländamål kan antingen tillgodoses med hyresrätt, genom andel i bostadsrättsförening eller med 3D- fastighet som Fastighetskontoret förvärvar av byggherren och upplåter internt till Lokalsekretariatet.

Kommentar: Hela planen genomförs med kommunalt huvudmannaskap. Kontoret anser att gator och torg med stort allmänt intresse ska utformas som allmänplatsmark med kommunalt huvudmannaskap.

Däremot bör anläggningar t ex (dagvattenanläggningar mm) inte hamna inom allmän plats. Om så blir aktuellt behöver underbyggnadsrätt för enskilda ledningar etc medges inom allmän plats och servitut/gemensamhetsanläggning/3D fastighetsbildning genomföras. Drift och underhåll av enskilda ledningar i allmän plats behöver samordnas med TK.

Grönområdet norr om Polstjärnegatan, PARK3 har minskats. Den nya avgränsningen har tagits fram i samarbete med Park-och naturförvaltningen.

Planbestämmelse för högt vatten har tillförts plankartan.

Byggrätten för skola har tagits bort då planområdet inte kan uppfylla kravet på egen skolgård.

2. Göteborg Energi AB och dotterbolag

GENAB:

Byggnadshöjderna har ökat och det är svårt att bedöma vilket BTA som kommer gälla.

Inga E-områden är i plankartan inritade i kvarteren. Befintlig transformatorstation Lindholmsallén (belägen i det markerade E- området) har ingen ledig kapacitet över. Transformatorstationer skall (normalt) i första hand utgöras av fristående byggnader vilket bl a bidrar till att minska de magnetiska fälten i inomhusmiljön.

Den täta kvarterstaden kommer innebära att tillgången på öppen yta att placera fristående transformatorstationer begränsas. Vi bedömer att det inom planområdet kommer behövas ett större antal med inhysta transformatorstationer. Dimensioneringen och placering av dessa är viktigt ur ett miljöperspektiv med hänsyn både till magnetfältsproblematik, brandsäkerhet och energiförluster.

Det framgår av handlingarna att en mängd trädplanteringar planeras inom området. Med anledning av Trafikkontorets regler kring maskingrävning i närheten av träd kräver vi att träden skall planteras med hänsyn till planerade och/eller befintliga ledningars placering.

Kommentar: Plats för ny transformatorstation finns i "Parken" i sopsugsanläggningen.

Övriga synpunkter har lämnats till berörda.

FJÄRRVÄRME:

meddelar att de har ledningar inom detaljplaneområdet. En del befintliga fastigheter inom är anslutna till fjärrvärmenätet.

Då vi har en av våra huvudledningar rätt igenom detaljplaneområdet och denna måste flyttas på, så måste ett nytt läge för denna ses ut i samråd med oss, samt att vi önskar planstöd för U-område för våra fjärrvärmledningarna inom detaljplaneområdet.

Kommentar: Alla ledningar på kvartersmark har planstöd i U-områden.

GEGAB:

har driftsatt gasledning i planområdet som bör beaktas i fortsatt planarbete samt den möjlighet en potentiell gasanslutning ger till kommande stadsmiljöutveckling.

Kommentar: -

FJÄRRKYLA:

Kylanläggningen på Lindholmen är en mycket viktig del av stadens infrastrukturens avseende fjärrkyla. Detta är också en för framtiden mycket viktig knutpunkt för utbyggnad av stadens nät fjärrkyla. Då Lindholmen är ett starkt tillväxtområde är det viktigt att staden fortsättningsvis kan tillhandahålla kylkapacitet.

I PBL anges att detaljplanen ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. Som bestämmelsen är formulerad innebär den att man vid planering av nya bostäder ska ta skälig hänsyn till en närbelägen miljöfarlig verksamhet."

Göteborg Energi anser inte att kravet på 45 dB(A) vid kvartersgräns är skäligt eller tekniskt möjligt om anläggningen ska kunna behålla samma effekt. Göteborg skulle inte

kunna erbjuda fjärrkyla som ett alternativ till mindre energieffektiv lokal kylproduktion som i många fall kommer att kräva fler kyltorn runt om på Hisingen.

Göteborg Energi anser att de byggnader som planeras närmast kylanläggningen bör bulleranpassas genom att bl.a. förses med icke öppningsbara fönster samt val av glas bör göras ur aspekten att dämpa buller utifrån.

Enligt plankartan till förslaget om detaljplanen är byggnadshöjden begränsad där Göteborg Energis kylanläggning är placerad till 15 meter (nockhöjd). Om eventuella bulleråtgärder i form av avskärmning av buller från kyltornen kommer behövas kan detta innebära att den planerade nockhöjden kan behöva överskridas med några meter.

Göteborg Energi vill utöver bullerfrågan även påpeka att kylanläggningen orsakar ångbildning. Detta skulle kunna anses vara störande för omgivningen.

Formuleringen i den föreslagna plankartan om att verksamheten inte får vara störande för omgivningen bör formuleras om så att detta inte kan omfatta ångbildning.

Kommentar: Byggnaden närmast anläggningen innehåller endast hotell. Bullerkravet för hotell klaras i planen.

Formuleringen på plankartan har ändrats.

Högsta tillåtna nockhöjd för kylanläggningen har höjts från 15,0 m till 20,0m.

Fjärrkyla-nät: har inget att erinra.

GothNet: har inget att erinra.

3. Göteborgs Stads Parkerings AB

Sammanfattning

Parkeringsbolagets utredning från 2015 ligger till grund för detaljplanens ställningstagande att det finns överkapacitet på parkering i området idag och att befintlig parkering därför inte behöver ersättas. Parkeringsbolaget menar att en sådan bedömning måste göras för Lindholmen som helhet och kan inte hanteras inom respektive detaljplan.

Övervägande

Det aktuella området står inför en expansiv utbyggnad. En mängd detaljplaner/projekt pågår som tar befintlig parkering i anspråk.

Parkeringsbolaget gjorde tillsammans med Älvstranden Utveckling 2015 en parkeringsutredning som detaljplanen hänvisar till med följande formulering:

"En parkeringsutredning för Lindholmen visar att det finns ledig kapacitet i området. Mot den bakgrunden planeras ingen ersättning av de befintliga parkeringsplatser som försvinner i området".

Parkeringsbolaget menar att vi behöver se till helheten för hela området innan vi kan bedöma eventuellt behov av ersättningsplatser i enskilda detaljplaner. Vi arbetar för närvarande vidare med en parkerings- och mobilitetsutredning för hela området, som bör ligga till grund för arbetet med Lindholmen som helhet.

Kommentar: -

4. Idrotts- och föreningsnämnden

har inte några synpunkter.

5. Kretslopp och vatten

1. ÖVERGRIPANDE BEDÖMNING

Kretslopp och vatten ser följande behov av ändringar i planhandlingarna:

Formuleringar med orden återvinningsplats och återvinningsstation under rubrikerna *Anläggningar inom kvartersmark, Fastighetsbildning, Kretslopp och vattennämndens inkomster och utgifter* behöver tas bort då det inte är aktuellt med en återvinningsstation inom planområdet.

Förtydliga i planbeskrivningen att det inte enbart är en flytt av sopsugsanläggningen som är aktuell utan även en utbyggnad av den för att möjliggöra maskinell eftersortering med optik.

Plankartan ska kompletteras med en bestämmelse alternativt upplysning som anger att lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall ska tillåtas, ska vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Plankartan bör kompletteras med bestämmelser om ytor för hantering av skyfall i parkområdet, se första stycket under rubrik "Skyfall" nedan.

Några formuleringar från planbeskrivningens rubrik "Dagvatten" på sidan 42 citeras nedan och bör justeras. Generellt bör det tydligare framgå vilka stycken som gäller kvartersmark respektive allmän platsmark.

"Inom planerat grönområde bör en anläggning för att samla upp eventuella föroreningspill från olyckor på Hamnbanan anläggas. Detta kan utformas som ett tätt svackdike om befintliga höjdförhållanden kvarstår." Svackdiket som dagvattenutredningen föreslår var menat för att enbart ta emot vägdagvatten. Hamnbanan bör hanteras separat.

"Översvämningsytor kopplas till pumpstation men de ska även kunna magasinera vattenvolymer." Utformningen av översvämningsytorna ska göras så att pumpning i undviks. Översvämningsytorna bör göras flacka där ytan har andra användningsområden då det inte regnar.

"Kommunens krav på dagvattenhantering kan uppnås med ett relativt begränsat ytbehov men det förutsätter ett ca 600-1000 mm djupt utrymme, mellan underbyggnadens bjälklag och den slutliga markytan." Detta är Norconsults bedömning enligt deras utredning, vilket bör framgå.

Utöver ovanstående ändringar är följande information viktig att beakta i planarbetet:

Plangenomförandet medför omfattande ledningsomläggning, vilken ska bekostas av exploatören. Ledningsomläggningen, såväl projektering som genomförande, ska samordnas med övriga kommunaltekniska åtgärder.

Förvaltningen förutsätter att befintliga, allmänna VA-ledningar, förlagda i nuvarande Polstjärnegatan och Lilla Karlavagnsgatan, ska bibehållas i befintliga lägen inom blivande parkmark.

Förvaltningen ser svårigheter i att gatorna genom det nya kvarteret utformas som allmän platsmark. Mer utförlig beskrivning läses i första stycket under dagvatten.

För att kunna säkra framkomlighet till området för framtida stigande havsnivåer har staden ansvar att redogöra för genomförande av det föreslagna älvskyddet.

2.AVFALL

Vilket ytbehov krävs för den nya anläggningen så att den kommer fungera på den föreslagna ytan. I de hus där det blir aktuellt med 3D-fastigheter måste lösningar för avfallshanteringen tas med i förrättningen.

3. VA

Ledningsutbyggnad

Ledningsutbyggnad i mark som medger underbyggnadsrätt är inte möjlig, då erforderlig täckning inte kan uppnås. Ny ledningsförläggning förutsätter grundförstärkning, till exempel pålad betongplatta.

Dagvatten

Dagvattenutredningen bygger på antagandet om gångfartsgatorna mellan byggnaderna utgörs av kvartersmark. I dessa ytor föreslås fördröjningen och avledning i ett enskilt system. Uppdelningen av kvartersmark och allmän platsmark enligt plankartan medför risk att vissa planerade enskilda fördröjningsanläggningar ej får plats eftersom den delen av kvartersmark som inte består av byggnader, är mycket begränsad. Detta gäller särskilt kvarteret längst västerut. Dagvattenutredningen för kvartersmark måste visa hur fördröjningskravet kan uppfyllas med föreslagen uppdelning av marken.

Ur driftsynpunkt kan det vara problematiskt att ha både kvartersmark och allmän platsmark i gatupassagerna mellan byggnaderna eftersom det innebär flera aktörer som ska underhålla anläggningar på nästintill samma ytor. Om det blir gemensamma anläggningar för att undvika dubbla system är risken större att skötseln blir eftersatt då fler parter är inblandade.

Ur ett dagvattenperspektiv finns stora fördelar om bostadsområdet ändras till kvartersmark.

Dagvattenutredningen behöver uppdateras med klargöranden och nya uppgifter till granskningsskedet.

Skyfall

Under våren tar Ramböll, i samarbete med staden, fram en utredning med förslag på dagvatten- och skyfallshantering för Lindholmen. Ett delresultat från utredningen visar att det inte finns några självklara lösningar utan att vattnet måste spridas ut över områdets mindre känsliga ytor där det i vissa fall måste byggas om.

Värt att beakta är att vattendjupen vid ett s.k. 100-års regn på många ställen inte överstiger de 20 cm som i stadens klimatanpassningsarbete föreslås som rimligt utan att orsaka framkomlighetsproblem.

Man bör se över om plankartan kan kompletteras med bestämmelser om ytor för hantering av skyfall i parkområden. Den allmänna parkmarken i planens östra hörn utmed Lindholmsallén och marken där den befintliga Polstjärnegatan ersätts av park, bör utformas med nedsänkta ytor för skyfallshantering. Den västra delen av Polstjärnegatan kan eventuellt byggas om till en "fördröjningsgata" likt de koncept som tagits fram i Köpenhamn.

Ett förslag är att använda bestämmelsen "n" som styr markens anordnande och använda sig av bestämmelse "marken ska vara tillgänglig för uppsamling och fördröjning av skyfall.

Klimatanpassning

Öppningar och färdigt golv för nya byggnader ska minst uppnå +2,8 m för att hantera stigande havsnivåer.

Trädplantering

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på 4 m mellan trädets rot- hals och ytterkant ledning ska hållas.

Kommentar:

Plankartan har tillförts bestämmelsen "n" "Dagvattenmagasin under mark ska finnas" och bestämmelsen "dagvatten" "Marken ska vara tillgänglig för öppen dagvattenhantering"

Dagvattenutredningen har uppdaterats.

Planbeskrivningen har reviderats i enlighet med förslaget.

Övriga synpunkter har lämnats till berörda.

6. Kulturnämnden

Synpunkter

Kulturmiljö

Inom planområdet finns idag inga utpekade värden vad gäller kulturmiljö. Men stadsdelen har flera miljöer med höga utpekade kulturhistoriska värden, såväl ovan som under mark, inte minst Götaverken och Slottsberget. Slottsberget, utöver den historiska bebyggelse som upptas i riksintresset, omfattar även arkeologiska lämningar av Lindholmens slott. Upplevelsevärdet och förståelsen av Slottsberget kommer ur denna synvinkel att påverkas negativt av den planerade höga bebyggelsen inom planområdet.

Detsamma gäller Ramberget, strax norr om planområdet och omnämnt redan på de äldsta kartorna över staden. Platsen utgör redan under områdets äldsta historia ett landmärke i staden. Påverkan sker främst på siktlinjerna från och till platsen.

De riksintressen för kulturmiljövård som visuellt påverkas är främst Lindholmen, Göteborgs innerstad och Majorna, Kungsladugård och Sandarna. Bedömningen är att planförslaget inte påtagligt skadar riksintressena för kulturmiljövård.

Den stora förändring staden nu går igenom innebär att dessa brokiga varvsmiljöer ersätts av tät stad.

Lokala aktörer

En av aktörerna i området är Gothenburg Film Studios (GFS). GFS och mediaklustret är en mycket viktig nod i filmbranschen i Göteborg och Västsverige. GFS har ett stort stöd från Göteborg Stad och ingår i film/mediasatsningen i Göteborg. Om lokaler för filmstudio försvinner helt eller delvis, riskeras verksamhetens framtid.

Barnkonsekvenser

Det är som barnkonsekvensanalysen slår fast viktigt att tillkommande bebyggelse och offentliga miljöer kan fungera väl för barn och unga i alla åldrar, från barnen i förskoleålder till gymnasieelever. Viktigt att barnkonsekvensanalysen fördjupas inför granskningsskedet.

I planen föreslås ytor för utevistelse för förskolor och boende på tak. Det kan finnas vissa fördelar med förskolegårdar på tak t ex gatumiljöns buller, luftföroreningar och trafikrisker. Detta är dock en nackdel för barnfamiljer i området som då inte kan använda gårdarna på kvällar och helger, om ingen särskild lösning görs.

Kulturaktivitet

Det är viktigt att involvera befintliga verksamheter i utvecklingen samt att värna det sociala kapital som finns i området idag. Det är viktigt att en del av publika funktioner som föreslås i planen blir kulturella och sociala mötesplatser för alla såsom bibliotek, lokaler för kulturverksamhet och andra kreativa verksamheter.

I det nya detaljplaneförslaget planeras på de båda torgen paviljongbyggnader som kan innehålla publika funktioner men det finns dock inget användningsområde R = kultur specificerat.

I förslaget finns inte heller något bevarande utifrån aspekten hur gammalt och nytt ska blandas. I dagens område finns ett stort kulturverksamhetsutbud med replokaler med

många besökare, filmstudio, Backateater, ateljé, lunchrestaurang, träningslokaler med mera. Förslaget innebär att befintliga byggnader rivs och utbudet av billiga lokaler minskar.

Det är av vikt att Karlatornet har en allmänt tillgänglig utsiktsplats på ett av de högre våningsplanen som är gratis för besökare och turister. Det är viktigt med icke-kommersiella mötesplatser som skapar liv och rörelse i området.

Det föreligger ett stort behov av att stärka kopplingarna till närliggande områden – övriga Lundby och älven. Kulturell verksamhet kan vara ett sätt att knyta ihop områden och på så sätt skapa rörelse och stråk mellan befintliga och nya områden. I tidigare dialogarbeten med boende på Lindholmen och under SKA/BKA workshops poängterades vikten av att kunna erbjuda icke-kommersiella aktiviteter och mötesplatser för alla åldrar. Med en medveten hantering av exempelvis hyressättning kan lokaler för föreningsliv och verksamheter med en lägre omsättning inrymmas i området.

Utredningsbehov

Att kunna utläsa spår av olika historiska identiteter är viktigt för stadens sociala och kulturella hållbarhet. Spåren av det utgör en kulturmiljö. Eftersom det nya bygget påverkar stadsbilden ur många vinklar, men inte utgör ett direkt hot för kulturmiljön, är förvaltningens åsikt att planen kan tillstyrkas.

I den stadsbildsanalys som gjorts uppges att *"Bergen på Hisingsidan [...] i alla tider haft konkurrens av allehanda storskaliga varvsbyggnader och fartyg under byggnation. Den stora förändring staden nu går igenom innebär att dessa brokiga varvsmiljöer ersätts av tät stad."* Denna analys är bristfällig i det att höghusbebyggelse av den dignitet, som det planerade Karlatornet innebär, inte har några tidigare motsvarigheter i staden. Kulturförvaltningen anser därför att denna typ av höghusbebyggelse bör utredas på en mer principiell nivå, avseende påverkan på stadsbilden och dess kulturmiljöer.

Kommentar: Stadsbyggnadskontorets bedömning överensstämmer med tidigare bedömningar kring höga hus på Lindholmen. Området har tidigare varit aktuellt för byggnation av höga hus. Se vidare *Kommentarer till remissvaren "Höga hus/arkitektur"* sist i rapporten.

Planbestämmelsen C medger de kulturverksamheter som ska ingå i området.

Det pågår ett arbete med att hitta ersättningslokaler till de verksamheter som försvinner.

7. Lokalnämnden

Lokalförvaltningen bedömer att mängden platser för skola, förskola och idrott är för lite i förhållande till exploateringsstalet samt det existerande behovet i den centrala staden. Det är positivt att förskola och skola är tänkta i kvarter med goda sol- och vindförhållanden samt med relativ närhet till grönområdet. Förskola och skola i tät stad kräver nytänk och kompromisser.

Boverkets rekommendation är 40 kvm uteyta per barn och stadens ramprogram anger 35 kvm uteyta per barn. Därför är förskolornas uteytor motsvarar 25-28 kvm respektive 34,5 kvm per barn inte helt enligt önskemål men kan accepteras i denna planen men önskvärt vore om det gick att öka något. En annan brist i detaljplanen är att det saknas skolgård för F-3 skolan.

Lokalförvaltningen ser ett stort problem i att ingen av utbildningslokalerna ligger med i en tänkt första etapp i detaljplanens genomförande.

Då det inte till fullo kan garanteras att förskolegårdarna på taken blir välfungerande för verksamheten måste stråken till grönområdet vara trygga, trafiksäkra och lätta att använda för barngrupperna.

Det kan finnas fördelar med förskolegårdar på tak, ur exempelvis trygghetssynpunkt då det allmänna tillträdet begränsas och verksamheten kommer bort från gatumiljöns buller, luftföroreningar och trafikrisker. Vidare bör gångbro för barn mellan takytorna utredas ytterligare ur flertalet aspekter, som säkerhet, trygghet och användbarhet utöver brofunktionen.

Kommentar: Kontoret har stämt av detaljplanen med Lokalsekreteriatet.

8. Miljö- och klimatnämnden

Miljö- och klimatnämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Allmänt

Vi anser att planförslaget är bra och i linje med arbetet med en hållbar stadsutveckling.

Dagvatten

Vi gör bedömningen att dagvattenutredningen behöver förtydligas i nästa steg i planprocessen.

Markmiljö

Om parkområdet söder om Hamnbanan i sin helhet eller delar av det tas med i planen kommer det att krävas ytterligare miljöteknisk markundersökning för att avgränsa påträffade föroreningar och bedöma efterbehandlingsbehovet.

Buller

Vi anser att de föreslagna bestämmelserna på plankartan tillsammans med föreslagna åtgärder är tillräckliga för att klara gällande riktvärden för buller.

Luftkvalitet

Vi gör bedömningen att gällande gränsvärden för luftkvalitet kommer att underskridas i området.

Synpunkter

Förtätning av staden har många miljö- och hälsomässiga fördelar. Exempelvis möjliggör centralt belägna boenden mer hållbara resmönster, minskar behovet av bil och ett resurseffektivt nyttjande av mark. Fler som rör sig som gång- eller cykeltrafikanter gynnar dessutom folkhälsan. Förtätningen i de centrala delarna av staden innehåller dock också målkonflikter avseende miljö och hälsa genom att fler människor, åtminstone inledningsvis, ofta riskerar att utsättas för högre nivåer av buller och luftföroreningar. Det är därför viktigt ha en hög ambition att minimera denna negativa påverkan. Den ambitionen tycker vi finns i detta planförslag.

Sammantaget anser vi därför att fortsatt planarbete ska tillstyrkas men att nedanstående behöver beaktas i det fortsatta arbetet.

Dagvatten

Flera flöden har bakats ihop och vi önskar förtydligande kring hur det är tänkt att separeringen ska fungera. Vidare önskar vi förtydligande kring den angivna föroreningsbelastningen från vägarna i området, då den verkar vara lägre än förväntat.

Markmiljö

Planområdet har under arbetets gång utökats till att även innefatta grönområdet mellan Polstjärnegatan och Hamnbanan. Delar eller hela av detta område ströks i Byggnadsnämnden den 15 februari 2016. Om området i sin helhet eller delar av det tas med i planen kommer det att krävas ytterligare miljöteknisk markundersökning för att avgränsa påträffade föroreningar och bedöma efterbehandlingsbehovet.

Luft

För att förbättra luftkvaliteten i ett område kan man införa planbestämmelser om gröna tak och väggar, vilket vi ser som en tydlig ambition och viljeinriktning i planförslaget.

Det är också viktigt att poängtera att även om gränsvärdena troligen klaras i området är det mindre sannolikt att stadens miljö kvalitetsmål för frisk luft klaras. Detta behöver hanteras och avvägas i diskussionen kring påverkan på stadens miljö kvalitetsmål.

Natur

Eftersom parkområdet söder om Hamnbanan ströks ur planförslaget så anser vi att det är viktigt att i planhandling och plankarta säkerställa så att det skapas tillräckligt med gröna funktioner till nytta för exempelvis den biologiska mångfalden, rekreation och dagvattenhantering.

Barnperspektivet

Vi ser det som positivt att man i förslaget planerar in förskolor från start. Vi anser dock att takterrasser inte är okomplicerade då de kan innebära att barnen tillbringar mindre tid utomhus, bland annat eftersom de är blåsigare och för att personalen blir orolig över säkerheten.

Mobilitet

Vi ser mycket positivt på de mål kring mobilitet som finns för föreslagen plan. Att minska bilresorna och underlätta för hållbara resor är en förutsättning för en hållbar stadsdel. Vi anser dock generellt att man bör pröva andra alternativ till underjordiska garage, inte enbart på grund av översvämningsrisken utan också på grund av att underjordiska garage är oflexibla i sin användning och dyra att bygga.

Avstämning mot Göteborgs lokala miljömål

Planen är avstämd mot de lokala miljömålen, men det är önskvärt med en fördjupad analys av de målkonflikter som uppstår då staden förtätas.

Kommentar: Dagvattenutredningen liksom den miljötekniska markundersökningen har kompletterats.

Planbeskrivningen har reviderats i enlighet med förslagen.

Utformningen av förskolor och takterrasser för utevistelse kommer att ske i samarbete med Lokalsekretariatet.

9. Park och naturnämnden

Förslag på förändringar i planförslaget

Möjliggör för så stor andel park som möjligt.

Komplettera planförslaget med yta för skolgård, alternativt parkmark som ska samutnyttjas som skolgård.

Undvik underdimensionerade växtbäddar för träd på bjälklag, genom fortsatt dialog med park- och naturförvaltningen och exploatör vid projektering.

Förstärk användbarheten av de två mindre parkområdena i öster, genom att binda samman dem. Detta kan åstadkommas genom att behålla nuvarande infart till intilliggande fastighet.

Minska risken att detaljplanen låser fast strukturer på ett ogynnsamt sätt, genom att istället för planbestämmelsen LEK under byggnad, ge planbestämmelsen TORG med egenskap lek.

Öka möjligheten att tillgodose barns behov av lek, genom att komplettera den större torgytan med egenskapen lek.

Minimera negativ påverkan den rödlistade arten vanlig åkerrättika, genom avspärning och kontroll? av park- och naturförvaltningen vid tillåtelse av upplag och eller anläggningsarbeten i närheten av växtplatsen.

Konsekvensbedömningar

Barnperspektivet

Ur ett barnperspektiv är behovet av tillräckligt stora och nåbara grönområden av central betydelse, både för rörelse och fysisk aktivitet, liksom för motorik, inläring och koncentrationsförmåga. Planförslagets avsaknad av plats för skolgård är ytterst olämpligt ur ett barnperspektiv.

Jämställdhetsperspektivet och Mångfaldsperspektivet

Ur ett jämlikhetsperspektiv (där både begreppen jämställdhet och mångfald ingår) är tillgång till allmänt tillgängliga offentliga rum av central betydelse. Icke-kommersiella ytor bidrar till möten mellan människor från olika sociala grupper. Att ha möjlighet att se varandra och mötas är betydelsefullt ur ett integrationsperspektiv.

Miljöperspektivet

Även ur ett miljöperspektiv är grönområden av central betydelse. Det är viktigt att staden byggs för att behålla och vidareutveckla ekosystemtjänster, så som dagvatteninfiltration, luftrening, bullerdämpning, temperaturregulering med mera. Ett sätt göra detta är att arbeta med ekosystemtjänster är att tillgodose tillgången på grönområden och möjliggöra för platser med vegetation.

Omvärldsperspektivet

I nuläget pågår en stor debatt inom planerar- och arkitektbranschen i Sverige, angående barns utemiljöer. Byggnadsprojekt i Stockholm som lett till att förskolebarn helt saknar skolgård och istället blir anvisade till allmän park har visat medföra stort slitage på parkerna, som dessutom utestänger andra besökare från parken. Problematiken har bland annat framkommit i en artikelserie i en av Sveriges större dagstidningar. Låt oss ta lärdom av de erfarenheter som gjorts i Stockholm, i stället för att även göra samma misstag.

Synpunkter

Den föreslagna större parkytan, med benämningen PARK₃natur i plankartan, definieras som ”Naturpark. Del av park kan användas för tillfällig användning – upplag, parkering”. Park- och naturförvaltningen anser att definitionen bör strykas från plankartan, eftersom upplåtelse av allmän plats för tillfällig användning regleras i Göteborgs stads riktlinjer för upplåtelse av allmän plats. Planbestämmelsen skapar otydlighet, dels för att man vilseleds att tro att ansökan om upplåtelse av allmän plats inte behöver göras. Dels då planbestämmelsen inte anger hur stor del av parken som kan tas i anspråk för upplag, parkering med mera.

Ur ett socialt perspektiv och framförallt ur ett barnperspektiv är det mycket positivt att Polstjärnegatan delvis får en ny vägdragning, vilket gör att parkområdet kommer gå att nå utan att besökare från Karlastaden behöver passera en lokalgata. En ny cykelväg föreslås i Polstjärnegatans nuvarande läge. Utformningen av cykelvägen behöver studeras närmare för att inte bli en barriär.

I planbeskrivningen på sidorna 39-40 står att storlek och avgränsning av parkområdet kräver ytterligare studier och diskussioner. Av de fyra alternativa förslagen att döma är det inte en större yta till park som ska diskuteras utan snarare en mindre. Diskussionen om att minska parkens storlek måste ställas i relation till planförslaget helt saknar förslag på placering och utbredning av skolgård, för den föreslagna skolan. Detta är direkt olämpligt ur ett barnperspektiv. En del av det större parkområdet kommer därför behöva antingen samutnyttjas med skolan alternativt att en del av parkmarken istället planläggs

som skolgård. Enligt Göteborgs stads Ramprogram för förskole- och skolbyggnader anges ett nyckeltal på 20 kvadratmeter friyta per elev, för årskurs F-3. För 200 elever motsvarar det 4000 kvadratmeter skolgård, det vill säga 0,4 hektar.

Lekplatspolicy

Lekmöjligheter tillgodoses i planen dels på allmän plats på tak, dels i bottenvåning på byggnad. Park- och naturförvaltningen förespråkar att även den större torgytan kompletteras med egenskapen lek, för att möjliggöra för en större lekplats.

Kommentar: Grönområdet norr om Polstjärnegatan, PARK3, har minskats. Kontoret har i samarbete med Park-och naturförvaltningen reviderat förslaget till yta.

Planbestämmelsen LEK är ändrad till TORG.

Kontoret väljer att inte införa någon egenskapsbestämmelser på den större torgytan.

Definitionen "Naturpark" stryks.

Planförslaget omfattar inte längre någon skola då planområdet inte kan uppfylla kraven som ställs på egen skolgård.

Förskolegårdarna ryms inom kvarteren.

10. Räddningstjänsten Storgöteborg

Bedömning

Räddningstjänsten har erinran med avseende på riskhänsyn samt understryker vikten av att projektering av området och byggnaderna sker i fortsatt god dialog med räddningstjänsten för att säkerställa förutsättningar för en effektiv räddningsinsats.

Överväganden

Risk- och räddningstjänstfrågor har fått en egen rubrik i planbeskrivningen vilket är positivt. Räddningstjänsten kompletterar och i vissa fall bekräftar det redan skrivna samt lämnar i övrigt följande synpunkter på handlingarna:

Riskhänsyn

Den planerade bebyggelsen ligger inom det av Länsstyrelsen i Västra Götaland med avseende på farligt gods angivna riskbeaktningsavståndet på 150 meter från Hamnbanan. Hamnbanan har en särställning som led i Göteborg då den förbinder Nordens största hamn med Sveriges järnvägsnät.

1. Beräknad samhällsrisk efter åtgärder är fortsatt hög, den tangerar övre gränsen för ALARP (As Low As Reasonably Practicable, d.v.s. risker kan tolereras om alla rimliga åtgärder är vidtagna) och ligger i flera områden över de riskkriterier som antagits i översiktsplanen för Göteborg. Räddningstjänsten efterfrågar en analys för kostnad-nytta som visar varför det inte är motiverat att sänka risknivån ytterligare. I rapporten anges även att en "fortsatt analys av utformning och riskreducerande effekt samt kostnad-nytta krävs för att kunna optimera åtgärdspaketer." vilket räddningstjänsten vill understryka att det måste ske under planprocessen. Räddningstjänsten saknar ett resonemang kring de åtgärder som valts bort och vilka skadeeffekter som fortfarande tillåts påverka de som uppehåller sig i området. Är gasskyddet tillräckligt? Räddningstjänsten efterfrågar en grafisk framställning av vilket skydd vallen ger för de olika olyckstyperna för den vallhöjd som används i analysen. Med andra ord en profil som redogör för vinkeleffekten mot de höga husen.
2. Planbestämmelsen för skyddsvallen är för vagt formulerad. Enligt riskbedömningens förslag är vallen det primära skyddet och dess funktion måste

säkerställas i plan. Om möjligt skall även skyddsvallens konstruktion regleras i plan men går inte det måste åtminstone funktionen regleras. En hög vall är ett gott skydd i många avseenden men kräver mycket mark och hur vet man att avsatt mark räcker till innan skyddsvallen är specificerad och beslutad? Viktigt att säkerställa att vallen inte blir områdets pulkabacke.

3. I riskbedömningen anges fem skadebegränsande åtgärder men enbart vall och grönområdet regleras i plan. Det som saknas är utrymnings- möjligheter i riktning från hamnbana, nödavstängning av ventilation samt högt placerade friskluftsintag. Åtgärderna måste säkerställas i planprocessen. Avstängning av ventilation förutsätter antingen att det finns en organisation knuten till funktionen alternativt (eller i kombination med) att avstängningen sker med delst automatik.
Nödavstängning kräver extra eftertanke med anledning av att det finns sovande i området. Framgår ingenstans att fasad skall vara tät vilket kan vara en metod att minska risken ytterligare, se punkt 1.
4. I rapporten förs ett resonemang kring att Göteborg stads acceptanskriterier för samhällsrisk är mindre rättvisande än DNV:s på grund av typområden. Räddningstjänsten stödjer inte det resonemanget då samhällsrisk är ett risktoleransmått oavhängigt typområde. Beträffande acceptanskriterier har det inte skett något särskilt beaktande från räddningstjänsten kring att detaljplanen innefattar planering av nordens högsta byggnad och huruvida risktoleransen överlag skulle kunna skilja sig från normalexploatering.
5. Det har skett justeringar under planprocessens gång och det är oklart i vilken grad riskbedömningen uppdaterats därefter. Med en dynamisk process borde det framgå tydligare i rapporten hur området som analyserats ser ut.

Kommentar:

Kontoret, Räddningstjänsten och Länsstyrelsen är överens om hur riskerna ska bedömas och hur skyddsvallen ska utformas.

Planbestämmelsen för skyddsåtgärder har lagts till plankartan.

11. SDN Lundby

Vill

- att området innehåller en blandning av upplåtelseformer, differentierad hyresättning för att ge en större bredd
- att säkerställa ett större grönområde i anslutning till planerad ny bebyggelse som ett komplement till övrig utemiljö

Överväganden

Förvaltningen föreslår ett avstyrkande av förslaget på grund av att det saknas 3 avdelningar förskola samt skolplatser för ca 267 elever. Det är därtill oacceptabelt att F-3 skolan inte försetts med egen skolgård. Se utförligare motivering under rubriken "Om förskola och skola".

Lindholmen kan idag sägas bestå av olika delar och ha en splittrad karaktär med luckor i bebyggelsen. Förvaltningen välkomnar detaljplanen då nybyggnation kan ge ett mer sammanhållet gaturum längs den storskaliga Lindholmsallén och bidra till att göra Lindholmen mer sammanhängande. Fler bostäder och människor i rörelse behövs för att

ge upplevelsen av en stadsdel som lever även på kvällen, då det idag är ganska öde efter att människor lämnar områdets många gymnasieskolor och arbetsplatser, även om två bostadskvarter finns just intill planområdet. Detaljplanen har en för Göteborg extrem exploateringsgrad och kommer att bidra med en enorm mängd människor och en förändring av platsen som är svår att föreställa sig. Förvaltningen ser mycket positivt på att den tänkta bebyggelsen utgör ett flertal kvarter och en stadsmiljö med blandat innehåll. Exploateringen medför dock även ett antal stora utmaningar som kräver en hög ambition från byggherren om planen inte ska ha negativa konsekvenser ur exempelvis segregationssynpunkt och barnperspektiv. Fortsatt arbete med kvalitetsprogrammet som styrande dokument kan vara ett sätt att samla olika aktörer och tydligt sätta ribban för vilka kvaliteter som inte kan kompromissas med i kommande utformning och innehåll, om området ska kunna bli inbjudande och välkomnande för alla människor oavsett inkomstnivå, ålder och kulturell tillhörighet, och bli en stolthet för hela Göteborg. Hur de två torgen gestaltas och fylls med innehåll är en av flera avgörande aspekter för att lyckas med en socialt blandad stadsmiljö.

Om park och grönytor

Byggnadsnämnden beslöt den 19 januari 2016 att de synpunkter som beskrivs i (S, MP, V)- yrkandet (se Bilaga 1) ska arbetas in i det fortsatta planarbetet, vilket innebär att *planområdets utsträckning kommer att begränsas genom att området norr om nuvarande Polstjärnegatan utgår ur detaljplanen*. I samband med detta kommer gatudragningen i den norra delen av planområdet att ses över. I det fortsatta planarbetet kommer det även att ingå att tillskapa någon form av förbindelse över Hamnbanan och Lundbyleden som ansluter i Rambergsvägens närhet. Förvaltningen önskar ett klagörande om i vilken utsträckning förskolor och skolor i området, liksom barn och vuxna i alla åldrar, kommer att kunna använda grönområdet under dessa ändrade förutsättningar. F-3 skolans behov av egen skolgård är extra viktigt, då staket är nödvändigt för att personal ska kunna ha uppsikt över barnen. Barnen har rörelsebehov och det ska vara lätt för personal att ha uppsikt, ur ett säkerhetsperspektiv är det inte möjligt att släppa ut sexåringar att springa fritt vid Hamnbanan. Förvaltningen ser mycket positivt på ny förbindelse över Hamnbanan och Lundbyleden.

Om rivning av befintliga fastigheter

Det är problematiskt att detaljplanen medför rivning av flera fastigheter som de facto innehåller den småskaliga blandstad som staden ämnar skapa genom nybyggnation. De identifierade risker och kvarstående frågor som beskrivs i den sociala konsekvensanalysen och barn- konsekvensanalysen måste med tanke på detta tas om hand på ett omsorgsfullt sätt.

Kommentar: Byggrätten för skola har utgått då planområdet inte kan uppfylla kraven som ställs på egen skolgård. Stadsutvecklingsprogrammet för Lindholmen (STUP) kommer att belysa behovet av skola och visa på alternativa lösningar till hur och var nya skolor kan byggas.

Grönområdet norr om Polstjärnegatan, PARK3, har minskats. Den nya avgränsningen har tagits fram i samarbete med Park- och naturförvaltningen.

Arbete pågår med att finna ersättningslokaler för de verksamheter som försvinner.

12. Trafiknämnden

Trafikkontoret har varit med i arbetsgruppen vid framtagande av detaljplanen och ställer sig bakom förslaget som principlösning inom området. Nedanstående synpunkter eller kommentarer är förbättringsförslag inom föreslagen lösning.

Biltrafik

Exploatörens trafikutredning baseras på gällande trafikförslag med ny väg söder om Hamnbanan samt två in- och utfarter till parkeringsgaraget. Trafikkontoret anser att det är viktigt att huvuddelen av trafikflödet styrs in till området via den nya vägen söder om Hamnbanan. Polstjärnegatan ska anses som en sekundärgata med lågt trafikflöde. I arbetet med parkeringsgaragets utformning är det därför viktigt att beakta eventuella förändringar av in- och utfarter.

Polstjärnegatans befintliga utformning och funktion klarar inte den ökade trafikmängd som exploateringen medför. Trafikkontoret anser att gällande trafikförslag är en förutsättning för detaljplanens genomförande. Minskning av grönområdets storlek får under inga omständigheter begränsa trafikstrukturen.

Planeringsförutsättningarna anger alternativa principiella förslag på trafikstruktur för området. Trafikkontoret anser att flera av dessa inte är genomförbara. En ombyggnad av befintlig korsning Polstjärnegatan/Karlavagnsgatan för vidare anslutning till Karlavagnsgatans östra del skulle innebära orimligt stora höjdanpassningar och kostsam ledningsflytt samtidigt som taxi- och bussupställning saknas.

På grund av det ökade trafikflödet och förändring i befintlig trafikstruktur behöver korsningen Karlavagnsgatan/Regnbågsgatan byggas om. Trafikkontoret anser att denna korsning bör ingå i planområdet.

Trängselskatteportal

Plankartans föreslagna trafikstruktur innebär att en befintlig trängselskatteportal på Polstjärnegatan måste flyttas. Denna åtgärd kräver en lagändring och kan komma att påverka tidplanen. En marginell förändring av trafikförslaget skulle kunna undvika detta.

Kollektivtrafik

Plankartans föreslagna trafikstruktur ger goda möjligheter för ett framtida snabbuss-system. Utredning om linbana består i dagsläget av flera identifierade linjedragningar där flera på ett eller annat sätt påverkar detaljplanen. Västligare lägen för linbanestation kan medföra att linbanan kan passera över planerade byggrätter inom planområdet.

Gång- och cykeltrafik

Allmänhetens möjlighet att nyttja gång- och cykelstråk genom området måste säkerställas, för att knyta ihop området söder om Lindholmsallén med grönområdet i planområdets norra del.

Det är viktigt att cykelbanan norr om Polstjärnegatan får en gen och framkomlig sträckning med så få korsningspunkter som möjligt. Korsningspunkter ska utformas med hastighetsdämpande åtgärder.

Tillgänglighet

Tillgängligheten inom detaljplanen bedöms vara god då det inte förekommer några större höjdskillnader.

Parkering och mobilitet

Trafikkontoret förutsätter att parkeringsgaraget anläggs i de antal våningar som krävs för att uppfylla parkeringstalet. Markparkering på plankartan är inte önskvärt med avseende på att främja en effektiv markanvändning.

Exploatören har tagit fram en mobilitetsutredning i syfte att visa vad som krävs för att trafikstrategins mål, i synnerhet målet om minskning av biltrafiken, skall uppnås. Trafikkontoret anser att dokumentets status i detaljplanens samrådsckede är lågt, baserat på att de trafikpåverkande åtgärderna behöver studeras djupare. I det vidare arbetet behöver komplettering göras med risker och konsekvenser av ett avsteg från gällande parker-

ingstal och beskriva hur området påverkas om åtgärderna inte leder till önskad effekt. Åtgärderna i rapporten bör kompletteras med en sammanvägd tillgänglighet av parkering. Avsiktsförklaringens syfte är att säkerställa att föreslagna åtgärder genomförs och exploitörens åtaganden bör därför utredas vidare. En avsiktsförklaring mellan planens aktörer bör vara undertecknad innan planen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Trafikkontoret anser att hela gatumarken ska ha enhetligt huvudmannaskap. Kvartersmark på en del av gatan och allmän plats mark på en annan del försvårar utformningen av gångfartsområde eller liknande och är inte enligt Trafikkontoret ett bra alternativ. En helhetslösning gagnar även medborgarna då det blir tydligt vem som ansvarar för ytan. Trafikkontoret anser att allmänhetens tillgänglighet genom området måste säkerställas.

Planområdets utbredning

Trafikkontoret kan i det fortsatta planarbetet komma att föreslå en mindre förändring av detaljplanens användningsgräns i öster med hänsyn till planerad linbana.

Grönområdets eventuella minskning kan komma att få stor påverkan på trafikstrukturen. Det är i det fortsatta arbetet viktigt att beskriva konsekvenserna av en förändrad trafikstruktur till följd av minskat grönområde.

Planbestämmelser

I Detaljplanens nordöstra del föreslås ett område för Tekniska anläggning (E) och markparkering (P3). Trafikkontoret anser inte att platsen är lämplig för markparkering med permanent avsikt och föreslår istället att planbestämmelsen tillåter tillfällig markparkering under tiden för uppförandet av byggrätter inom detaljplanen. Planbestämmelsen bör dessutom kompletteras med beteckningen Trafik (T) för att möjliggöra för en framtida placering av snabb-bussystem och/eller linbana.

Planbestämmelsen PARK3 bör förtydligas med avseende på tillfällig användning för upplag och parkering. Den tillfälliga användningen bör kopplas till tiden för byggnation av byggrätter inom detaljplanen.

Beteckningen TORG vid båda entréerna till bebyggelsen behöver definieras för att förtydliga dess syfte och användning. Om det inte är möjligt med genomfartstrafik på torg bör planbestämmelsen GATA användas istället.

GATA (P2) mellan de två västra byggrätterna ligger ovanpå parkeringsgarage med en föreslagen tre dimensionell fastighetsbildning och borde ingå i ett enhetligt huvudmannaskap, liksom ytan inom kvartersområdet.

Trafikkontoret ser fördelar med att låta balkonger/skärmtak kraga ut över allmän plats eller kvartersmark då de kan fungera som väderskydd vilket är gynnsamt för ett stadsliv året om. Trafikkontoret önskar ett tillägg för minsta fri höjd över mark om 4,7 meter.

Buller

Trafikkontoret ställer sig inte bakom föreslagen åtgärd i Lindholmsallén, i form av ett 1,5 meter högt bullerskydd. Åtgärden skapar en fysisk och visuell barriär och skärmar av planområdet från övriga Lindholmen/staden. Bullerskyddets effekt antas minska till följd av nödvändiga öppningar för passage. Dess effekt bör därför studeras vidare och alternativ åtgärd föreslås.

Dagvatten

Trafikkontoret anser att dagvattenutredningens förslag på översilningsytor och biofilter är generellt bra lösningar. Eftersom utredningen bara visar förslag på lösningar, är det i

det fortsatta planarbetet viktigt att följa detta så att dagvattenhanteringen inte ändras till sämre alternativ.

Trafikkontoret anser att det i det fortsatta arbetet bör studeras om det är praktiskt och samhällsekonomiskt möjligt att även leda dagvatten från norrliggande områden till Bangårdsparken för översilning. I första hand ska stora infiltrationslösningar sökas. Befintliga områden med infiltrationsmaterial ska utnyttjas om det är möjligt. Avledning till Ryaverken ska minimeras. Trafikkontoret anser att inga dagvattenanläggningar ska läggas i trafikerade gator. Brunnsfilter ska undvikas.

Om inte de föreslagna alternativen som gröna tak och växtbäddar anläggs krävs kompletterande anläggningar för att uppnå samma funktion, vilket kommer vara svårt att få plats med.

Geoteknik

Kostnaderna för eventuella stabilitetshöjandeåtgärder bör tas av exploitören då ytorna för den allmänna platsmarken inte bedöms öka lasterna i området.

Genomförbarhet

Innan detaljplanen antas i byggnadsnämnden måste det säkerställas att detaljplanen är genomförbar främst avseende tillgång till nödvändig mark under entreprenadtiden samt möjlighet till drift och underhåll av färdig anläggning. Noggrann planering krävs för utbyggnaden samt för att säkerställa tillgängligheten för alla trafikslag under byggtiden. Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska särskilt prioriteras.

Trafikkontoret vill särskilt betona att en flytt av befintlig sopsug är en förutsättning för att planen kan vinna laga kraft.

Kommentar:

För att garantera allmänhetens tillgänglighet till ett område måste marken vara allmän plats. Enskilt huvudmannaskap som innebär att fastighetsägaren sköter drift och underhåll på kommunal mark, är inte ett lämpligt alternativ.

Exploatörerna behöver förgårdsmark, bland annat för att få plats med cykelparkering och dagvattenanläggningar (som inte får ligga på allmänplatsmark). En annan anledning kan vara att de har lättare att få hyresgäster till sina lokaler om ytan framför lokalen kan användas fritt efter hyresgästens behov. Förgårdsmark kan också underlätta för staden då inga avtal måste skrivas för att tillgodose fastighetens behov av mindre byggnadsdelar, så som ramper, trappsteg och byggställningar mm.

Kontoret har gjort en bedömning och slutligen lämplig avvägning mellan trafiknämndens och exploitörernas intressen. Några kvarter inom området förses med förgårdsmark, just för att kunna utgöra plats för dagvattenledningar mm medan andra gaturum helt utgörs av allmänplatsmark. Därigenom anser kontoret att en lämplig avvägning har gjorts mellan allmänna och enskilda intressen.

Korsningen Karlavagnsgatan/Regnbågsgatan ligger redan i gällande detaljplan i ”Trafikområde” och kan därmed byggas ut.

Den framtida linbanan påverkar inte denna detaljplan.

Området med EP3 utgår ur planen.

Bestämmelsen PARK3 utgår.

En ny planbestämmelse TRAFIKTORG har tillförts plankartan.

Ny planbestämmelse ”4,7m minsta frihöjd från mark”

Plangränsen har justerats i öster.

13. Göteborgs Hamn AB

(Ärendet har inte behandlats av bolagets styrelse)

Hamnbanan och Lundbyleden är två av de absolut viktigaste godstransportstråken till Göteborgs hamn. Det är viktigt att godstransporterna till och från hamnen har hög framkomlighet på dessa trafikleder. Om kommunikationsstråkens utveckling hindras/försvåras kommer det att innebära problem för godstransporterna till och från Göteborgs hamn, vilket kan äventyra hamnens möjligheter till utveckling. Säkerställandet av godstransporternas framkomlighet måste därför lösas innan den planerade exploateringen genomförs.

Hamnbolaget tycker det är bra att bullerfrågorna har utretts. Olika grunddata har använts i bullerutredning och detaljerad riskbedömning. Enligt Hamnbolaget har fel ingångsvärden använts i bullerberäkningarna och den behöver därför revideras. Staden, Trafikverket och Hamnbolaget måste enas om vilka trafiksiffror som ska gälla för Hamnbanan, både i nuläget och i framtiden, så att bullerberäkningar och riskbedömningar får grunddata som har acceptans hos Trafikverket och Hamnbolaget.

Eftersom hamnbanan är den klart dominerande bullerkällan är det extra viktigt att rätt grunddata används. För närvarande går 70-80 tåg på hamnbanan och av dessa drivs runt 20 stycken med diesel. Enligt Hamnbolagets prognoser kommer antalet tåg till och från hamnen 2035 vara 119 tåg per dygn. I trafikprognosen på hamnbanan ingår inte tomloksrörelser och rörelser som uppkommer i samband med dragningar till och från lok- och vagnsverkstad. Runt 5 procent av tågen bedömer Hamnbolaget kommer att drivas med diesel. I närtid kommer godstågen att förlängs till 750 meter. Det är dock svårt att bedöma medellängden men målet är att köra så långa och fullastade tåg som möjligt.

Med tanke på ovanstående är det viktigt att både bullerdämpande åtgärder och riskförebyggande åtgärder genomförs.

Kommentar:

Länsstyrelsen och Trafikverket använder de ingångsvärden som kontoret använder. Planbestämmelse för Bullerdämpande och Riskförebyggande skyddsvall har tillförts planen. Vallens utformning har tagits fram i samarbete med Trafikverket och Länsstyrelsen.

14. Älvstranden Utveckling

(Yttrandet har inte varit uppe för styrelsebehandling)

Planförslagets omfattning - park

Under arbetet med att ta fram samrådshandlingar har parken i planområdets norra del tillkommit. Älvstranden har tidigt i processen ifrågasatt parkområdets utbredning och står fast vid sin tidigare ståndpunkt att det i detaljplanen fastlagda området med användning park behöver minskas. Huvudskälet är att Lindholmen är i ett expansivt skede och behöver rådighet över mark som kan komma att behövas för tillfälliga verksamheter såsom parkering, upplag mm. Arbetet med stadsutvecklingsprogram och grönstrukturplan för Lindholmen har påbörjats och att fastställa park i detta skede skulle vara att föregå en bredare diskussion. I en grönstrukturplan kommer möjliga parkområden för hela Lindholmen och dess närhet att studeras, där del av Lindholmsallens möjliga utveckling som parkområde utgör en del. Även kopplingar till omgivande områden som är angeläget ur fler aspekter bör studeras, som koppling mot Lundby och Ramberget - och även mot Keillers park.

Älvstranden motsätter sig inte att det föreslagna parkområdet i ett senare skede fastställs i detaljplan som park, det är en den starkt begränsade rådigheten över marken i ett tidigt

skede som ifrågasätts eftersom det kan skapa begränsningar och låsningar som hindrar en för staden angelägen utveckling på Lindholmen.

Trafikstruktur

Det fortsatta planarbetet behöver fördjupa arbetet med den föreslagna omdragningen av Polstjärnegatan, där en eventuell ändring av parkområdet kan påverka läge och anslutning till befintligt trafiknät i västra delen. Ett förtydligande är önskvärt gällande vilken roll trafikstråket förväntas ha i den övergripande trafikstrukturen. Även kopplingar mellan befintliga och blivande trafikstråk och den eventuella hållplatsen för stombuss samt ett möjligt läge för eventuell framtida station för linbana behöver studeras i ett bredare perspektiv.

Linbana

I pågående utredning för linbana över älven finns flera alternativ som berör detaljplanen. Ett av alternativen visar ett stationsläge i direkt anslutning till planområdets östra del och kommer att ge konsekvenser för närområdet. Det fortsatta arbetet behöver vidare studera hur en eventuell placering av station för linbana påverkar såväl planområdet som närområdet och vilken rådighet över mark som behöver finnas inför ev planläggning för linbanestation.

Tekniska anläggningar

Planområdet har under arbetet utökats österut för att även omfatta två mindre fastigheter, ägda av Älvstranden.

På fastigheten där sopsug- och IT anläggningarna finns idag redovisar planförslaget infart till Karlatornets inlastning. Anläggningen för sopsug och IT förutsätts flyttas till en ny plats inom planen. En tillfällig lösning på inlastningen kan dock komma att krävas och arbete pågår med att ta fram och redovisa detta. Under förutsättning att den temporära infartslösningen är godtagbar ser Älvstranden gärna att de befintliga byggrätterna finns kvar fram till dess att genomförandet av de nya anläggningarna har säkerställts och överenskommit med de delägande fastighetsägarna.

Parkering

I planområdets nordöstra del finns en yta för tekniska anläggningar och markparkering. Älvstranden ser ett stort behov av parkeringar och ser positivt på en utökning av byggrätten till att även möjliggöra uppförande av p-däck.

Allmän platsmark

Älvstranden ser positivt på att prova möjligheten med enskilt huvudmannaskap på Allmän platsmark.

Markägarfrågor och avtal

Överenskommelser och avtal som reglerar marköverlåtelse och övriga exploateringsfrågor mellan kommunen och Älvstrandens dotterbolag Fribordet, ägare till Lindholmen 2:12 och 2:13 ska tecknas innan detaljplanens antagande.

Överenskommelser och avtal som reglerar marköverlåtelse och övriga exploateringsfrågor mellan kommunen och Älvstrandens dotterbolag Kratos ska också tecknas innan detaljplanens antagande.

Buller

Planbeskrivningen beskriver att bullersituationen längs Lindholmsallen kan komma att kräva ett bullerskydd på 1,5 m. Älvstranden föreslår att det förtydligas i planbeskrivningen att kravet relaterar till innehållet i de bullerutsatta våningarna och att ett bullerskydd troligen inte kommer att behöva uppföras.

Barnperspektivet

Älvstranden ser att det finns ett behov av att jobba vidare med frågan om lektytor, hur dessa ska placeras och utformas med hög kvalitet samt aktör för huvudmannaskap för lektytorna.

Sociala aspekter

Inför det fortsatta planarbetet är det angeläget att lyfta hur föreslagna stråk och kopplingar till omgivande kvarter öppnar för ett socialt liv öppet för alla. Detaljplanens möjligheter att styra upplåtelseformerna är begränsade och det är särskilt viktigt att de offentliga rummen upplevs välkomnande och att legitima målpunkter skapas för en bred målgrupp. Även frågan om utbudet av billiga lokaler kräver ett målmedvetet arbete.

Kommentar: Grönområdet norr om Polstjärnegatan har minskats. Revideringen av ytan har tagits fram i samarbete med Park- och naturförvaltningen.

Polstjärnegatan har flyttats något åt söder.

Sopsugsanläggningen är flyttat till Allmänplatsmarken norr om Polstjärnegatan.

Den framtida linbanan påverkar inte denna plan.

Planbeskrivningen har reviderats i enlighet med förslaget.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

15. Business Region Göteborg AB

(ärendet har inte styrelsebehandlats)

Synpunkter

BRG är generellt positiva till att fler bostäder, arbetsplatser och mer handel kan etableras i Göteborg. Det råder en stor brist på bostäder och kommersiella lokaler.

Ur ett näringslivsperspektiv är det viktigt att beakta tillgänglighet till och i området, både för besökare, kunder och näringsidkare. I förslaget står att endast behörig trafik får köra in i området och då på en gångfartsgata. Att prioritera ner biltrafik och parkeringsplatser kommer att minska områdets möjligheter och attraktivitet för handel och verksamheter. Många mindre och medelstora företag etablerar sig där tillgängligheten är hög.

I förutsättningarna för området anges att det skall vara optimerat för utåtriktade verksamheter i bottenplan. Småskalig handel och serviceverksamhet är ofta beroende av kundunderlag från större områden än närområdet. Det medför att accessmöjlighet för bil är viktigt. Man måste kunna parkera kortare stunder i närheten av butiken.

Planen är flexibel och denna flexibilitet bör medföra att det finns en flexibilitet också i antalet parkeringsplatser. I parkeringsutredningen står att parkering skall samutnyttjas över alla former, vilket är positivt för näringslivet, samt att boende främst har behov av nattparkering. Det är dock tveksamt om boende kommer att utnyttja sina bilar på dagen, eftersom detta är ett så centralt läge. Gällande parkeringsnorm visar på ett behov av 1400 parkeringsplatser. I förslaget pekas på att behovet kan klaras med 800 platser. Det är viktigt att näringslivets behov av parkering kan tillgodoses och att en reduktion av antalet parkeringar inte görs för näringslivets andelar.

Kommentar: Detaljplanen uppfyller den politiskt beslutade inriktningen för parkering i Älvstaden.

16. Göteborgsregionen (GR)

GR avstår från att lämna synpunkter då ärendet bedöms ha marginell regional påverkan.

17. Lantmäterimyndigheten

Lämnar synpunkter på såväl utformningen av plankartan som texten i planbeskrivningen. Det gäller t ex otydlighet i eller avsaknad av planbestämmelser på kartan och formuleringar i texten som kan försvåra genomförandet av planen.

Ex ”Enligt planbeskrivning anges att det för förskolor och skolor skall anordnas gångbro-/ar som knyter samman kvarteren. Förslaget redovisar att den allmänna gatan skall överbyggas. Bestämmelse om detta återfinns ej i plankartan.

Det skall redovisas i plankartan att allmän plats får överbyggas med kvartersmark alternativt allmän plats för gångbro. Kanske bör dessutom en eventuell lägst höjd för gångbron definieras. Bestämmelse i plankartan angående gångbro är en förutsättning för att kunna genomföra eventuell 3D-fastighetsbildning/gemensamhetsanläggning/servitut för området.”

Kommentar:

Plankartan har reviderats i samråd med Lantmäterimyndigheten.
Planbeskrivningen har reviderats och kompletterats enligt förslagen.

18. Luftfartsverket

Har lämnat två yttranden. Här redovisas endast det senast inkomna.

LFV vill som sakägare av CNS-utrustning avge följande förnyade yttrande i ärendet:

En flyghinderanalys beställd av Serneke Projektstyrning AB har gjorts angående uppförandet av byggnad (Karlatornet) på fastigheten Lindholmen 735.

Detaljplaneområdet ligger inte inom skyddsområdet för någon av LFV ägd eller förvalttad CNS-utrustning.

Däremot innebär alltid så höga byggnader som det är frågan om i det här fallet en risk för reflektioner och skuggning när det gäller radartäckningen på olika höjder. Detta behöver utredas av LFV separat. Om så är fallet även då planerade byggnader inom planområdet uppförts måste utredas separat av LFV.

Utredningen kan inte vara klar förrän till granskningskedet av detaljplanen, i september-oktober månad, förhoppningsvis tidigare. LFV önskar därför tid till 2010-10-31 att inkomma med ett kompletterande svar som innehåller resultatet av den fördjupade granskningen.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

Kommentar:

Berörda flygplatser är tillfrågade. Forsvarsmakten, Göteborg City Airport och Landvetter Airport har inget att erinra mot förslaget.

19. Länsstyrelsen

Hela remissvaret bifogas; bilaga 3

Länsstyrelsen ser positivt på förtätning i centrala delar av staden då detta bland annat ger förutsättning för en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Utformningen av planen kommer att innebära ett nytt dominerande inslag i stadsbilden. Karlatornet kommer att synas på betydligt avstånd, vilket Länsstyrelsen tolkar är i linje med dess syfte. Ur kulturmiljöhänseende finner Länsstyrelsen totalt sett detta som acceptabelt.

Det är flera frågor med bäring på Länsstyrelsens prövningsgrunder som behöver förtydligas för att planen ska kunna anses vara lämplig för det föreslagna ändamålet.

Riksintresse

Riksintresse för kommunikation

Trafikverket har lämnat ett yttrande. Länsstyrelsen hänvisar till detta yttrande.

Riksintresse för kulturmiljö

Även om påverkan bedöms bli negativ för upplevelsen av platsen bedömer dock Länsstyrelsen inte att den medför påtaglig skada på riksintresset Göteborgs innerstad. Påverkan på upplevelsen av fornlämningar framgår otydligt i bifogade samrådshandlingar och behöver därför förtydligas i det fortsatta planarbetet.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

MKN för vatten

Kommunen behöver visa att planen inte medför att dessa miljökvalitetsnormer inte kan uppnås. Exempel på faktorer som kan påverka vattenkvaliteten är dagvattenhanteringen (kapacitet och rening), val av utvändiga material, och avledning av förorenat länsställningsvatten och grundvatten.

Hälsa och säkerhet

MKN Luft och luftkvalitet i övrigt

Generellt

Beräknade dygnshalter av partiklar (PM10) inom planområdet är lägre än uppmätta halter i urban och regional bakgrundsluft, vilket Länsstyrelsen anser behöver förklaras.

Kvävedioxid

Inom planområdet ligger beräknade dygnsmedelhalter av kvävedioxid i nuläget och 2020 runt 50-60 µg/m³, vilket ska jämföras med MKN på 60 µg/m³.

Farligt gods

Avstånd från Hamnbanan till planområdet uppges i riskutredningen vara ca 110 meter men eftersom grönområdet ingår i planområdet är avståndet 5 – 10 meter.

Grönområde: konflikt risk-rekreation

Det finns en konflikt mellan risk och rekreation som inte lyfts fram tillräckligt i planen.

Persontäthet

Länsstyrelsen efterlyser ett förtydligande kring hur scenariot i riskanalysen stämmer överens med personantalsuppskattningar med nuvarande utformning av detaljplanen.

Uppdatering av riskbedömning

Riskanalysen behöver visa vad ett maximalt utnyttjande av planen innebär. Utifrån detta kan det även vara lämpligt med en diskussion om placering av tillåten markanvändning.

Skyddsåtgärder

Följande två riskreducerande åtgärder från riskanalysens rekommendationer anser Länsstyrelsen behöver införas som planbestämmelser:

- Den bebyggelse som ligger närmast riskkällan i norr utformas så att utrymning medges bort från riskkällan.
- Ventilation för byggnader inom planområdet ska placeras så högt som möjligt och med friskluftsintag vända bort från riskkällan. Därtill ska ventilationen förses med nödavstängningsmöjlighet

Värdering

Det bör tydligare framgå i planhandlingarna att samhällsriskerna för området överstiger kommunens antagna acceptanskriterier och att kommunen i denna plan väljer att förhålla sig till DNV:s kriterier.

Buller

Trafikbuller

Länsstyrelsen vill se en bedömning om bullernivåerna, då hela området är färdigbyggt, bedöms vara lägre eller högre i området än år 2035. Om bullernivåerna är högre vid tiden då området är färdigbyggt bör bullerberäkningen utgå ifrån detta år istället.

Åtgärder avseende trafikbuller vid bostäder

De föreslagna fysiska bullerdämpande åtgärderna i form av bullerdämpande plank längs Lundbyleden, Hamnbanan samt Lindholmsallén behöver säkerställas i detaljplanen.

Länsstyrelsen anser att kravet på att en sida ska klara 55 dBA i sin helhet kan frångås i mycket höga bostadshus där ventilationen helt löses genom forcerad ventilation och där inga öppningsbara fönster eller dörrar mot balkong avses att anordnas. Det ska framgå av plankartan att fönstren ska vara ej öppningsbara och att balkong ej ska anordnas i lägenheterna. Det föreslås också i Buller PM att våningarna i podiebyggnaderna (vån 1-7) i hus C ska innehålla verksamheter. I nuläget säkerställer plankartan inte detta.

Förorenad mark

Utförda undersökningar är övergripande och fördjupande undersökningar behöver utföras. Särskilt viktigt är det att avgränsa och söka källan till föroreningarna i grundvattnet.

Översvämningsrisker, skyfall och dagvattenhantering

Planområdets höjdsättning tas upp som ett sätt att hantera avrinningen och översvämningsrisken. Detta är för närvarande inte reglerat i planen.

Länsstyrelsen anser att kommunens riktlinjer om en planeringsnivå för färdigt golv och öppningar i byggnader på + 2,8 meter ska införas som planbestämmelse.

Luftfart

Försvarsmakten har lämnat ”ingen erinran” i rubricerat ärende. Företrädare för Göteborg City Airport (Säve) har inget att erinra. Företrädare för Landvetter Airport skriver att det planerade höghuset inte har någon negativ påverkan på flygtrafiken.

Grundvatten

Kommunen behöver klargöra vilka skyddsåtgärder som avses vidtas vid hantering av förorenat grundvatten och länshållningsvatten (under anläggningsfasen) för att inte vat-

tenkvaliteten i berörd recipient ska påverkas negativt.
Länsstyrelsen anser att schaktdjup och yta bör framgå av planbeskrivningen.

Social hållbarhet och bebyggelsestruktur

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att ta hänsyn till de verksamheter som finns idag..
Det är positivt att ett av de övre våningsplanen i "Karlatornet" kommer att vara allmänt tillgängligt som utsiktsplats.

Kommentar:

Allmänt

Stadsbyggnadskontoret har reviderat och kompletterat de av Länsstyrelsen begärda utredningarna. De nya utredningarna för "Luft", "Risk" och "Högt vatten" har stämts av med Länsstyrelsen.

Plankartan har fått ny en bestämmelser för "ej öppningsbara fönster" och en för "höjd på färdigt golv".

Planbeskrivningen har kompletterats i enlighet med Lst krav.

.

20. Försvarsmakten Högkvarteret, HKV

Försvarsmakten har inget att erinra.

21. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har inget att erinra.

22. Skanova Nätplanering D3N

Skanova har inget att invända mot planförslaget.

23. Statens geotekniska institut

Överväganden

Sammanfattningsvis ser vi utifrån de geotekniska säkerhetsfrågorna - ras, skred (totalstabilitet) och erosion - att förhållandena är sådana att planläggning utifrån dessa frågeställningar är möjlig.

Allmänt anser vi att ett planområdes lämplighet måste ses i ett tidsperspektiv som minst svarar mot bebyggelsens förväntade livslängd och vi ställer oss därför frågande till hur de redovisade skyddsåtgärderna plantekniskt kan säkerställas.

I Fastighetskontorets utredning som gäller för området norr om Polstjärnsgatan och Karlavagnsgatan redovisas också att totalstabiliteten mot älven är tillfredställande med hänsyn till det stora avståndet till Göta älv. Vi delar dessa slutsatser rörande planområdets totalstabilitet mot Göta älv.

På plankartan redovisas längst i norr område för "SKYDD Skyddsvall". Det anges att det finns uppenbar risk att vallen kommer att orsaka skadliga sättningar på både järnvägen och marken och därför måste utredas vidare med avseende på sättningar, bärlighet och stabilitet. Vi delar denna bedömning. Vi tolkar handlingarna som att detta avses bli utfört i byggskedet. Vi anser att förhållandena bör klargöras i planskedet så att nödvändiga restriktioner och åtgärder kan redovisas och säkerställas i planhandlingarna. T.ex. kan nödvändigt utrymme för vallen vara beroende på val av grundläggnings sätt/förstärkning. Vi anser vidare att vallens höjd/nivå bör säkerställas på plankartan.

I handlingarna redovisas en rad bedömningar, slutsatser och rekommendationer rörande grundläggning, sättningar, stabilitet för schakter, temporära stödkonstruktioner, geotekniska risker och kontrollprogram i byggskedet etc. Vi vill också väcka frågan om behov av tydligare redovisning och säkerställande av dessa frågeställningar i planhandlingarna.

Kommentar:

Plankartan har kompletterats med planbestämmelse för skyddsvallens läge och höjd.

24. Trafikverket

Sammanfattning

Trafikverket önskar ett fördjupat underlag och dialog kring aktuellt detaljplaneförslag tillsammans med övrig bebyggelseplanering längs med Lundbyleden för att se en helhetsbild av utvecklingen.

I remitterade samrådshandlingar saknar Trafikverket ett underlag som visar hur den föreslagna bebyggelsens trafikalstring påverkar det statliga vägnätet, särskilt i Eriksbergsmotet och Lindholmsmotet. Planförslaget kan därför innebära risk för skada på riksintresset för kommunikationer E6.21 Lundbyleden.

Skyddsåtgärdernas utformning och placering intill Hamnbanan och E6.21 Lundbyleden är inte heller tillräckligt utredda och kan därför innebära risk för skada på riksintressen för kommunikationer E6.21 Lundbyleden och Hamnbanan.

Även indatan till bullerberäkningen för Hamnbanan behöver uppdateras.

Om det krävs avtal med Trafikverket behöver det vara tecknat innan planen går till antagande.

Synpunkter

Hamnbanan

I nationell plan för transportsystemet 2014 – 2025 ingår finansiering av flera etapper för utbyggnad av Hamnbanan. Etappen vid föreslaget planområde är inte med i den nationella planen 2014-2025.

Luftfart

Eftersom planområdet är beläget inom MSA-ytorna för flygplatserna Göteborg Landvetter Airport och Göteborg City Airport behöver även nämnda flygplatser få lämna synpunkter på förslaget.

Trafikanalys/utredning

I remitterade samrådshandlingar saknar Trafikverket ett underlag som visar hur den föreslagna bebyggelsens trafikalstring påverkar det statliga vägnätet, särskilt i Eriksbergsmotet och Lindholmsmotet.

Trafikverket kan av trafiksäkerhetsskäl inte acceptera köer i Lundbytunneln. Att ytterligare föra på mer trafik i systemet kräver en översyn av det lokala vägnätet så att risken för kö på avfarter i det statliga vägnätet minimeras. Det lokala vägnätet kan behöva dimensioneras så att det kan ta emot trafiken på avfarterna från det statliga vägnätet.

Det är framförallt kapaciteten vid Lindholmsmotet och Eriksbergsmotet som behöver studeras. Det behöver också skapas hållbara och attraktiva lösningar för den lokala trafiken som ska nå lokala målpunkter både söder och norr om Lundbyleden. Trafikverket saknar ett resonemang om alternativa utvecklingsscenarier samt tidplan för och genomförande av förbättrad kollektivtrafik.

Risk

Riskutredningen visar att med föreslagna skyddsåtgärder så är samhällsriskerna tolerabel. Trafikverket anser att åtgärderna ska arbetas in i plankartan.

Trafikverket noterar även att det förs resonemang i planbeskrivningen om att utveckla befintlig grönyta längs med Hamnbanan till ett stort rekreationsområde med exempelvis lekplatser osv. Detta verkar strida mot riskutredningens slutsatser.

Buller

Trafikverket anser att planarbeten startade före 1 januari 2015 ska utgå från Boverkets Allmänna råd 2008:1.

Bullerutredningen tar inte hänsyn till den framtida trafikeringen av Hamnbanan och behöver uppdateras. Bullerberäkningen behöver utgå från 150 godståg, 400 m medellängd och 750 m maxlängd.

Vibrationer

I utrymmen där människor stadigvarande vistas ska 0,4 mm/s vägd RMS inte överstigas. I höga byggnader kan en ingående vibration förstärkas uppåt i konstruktionen, i värsta fall upp emot 10 ggr. Trafikverket anser att utredningen behöver fördjupas med en mätning av dagens rörelser/vibrationer i befintlig miljö och därefter en beräkning hur dessa nivåer kan förstärkas i en sådan högbyggnad som den föreslagna.

Trafikverket anser även att riktvärdet för vibrationer ska finnas som en planbestämmelse på plankartan.

Geotekniska förutsättningar

Vid genomförande av byggnationer bör kontrollmätning ske vid Hamnbanan för att dokumentera att spåret inte påverkas. Detta gäller särskilt vid byggnation av skyddsåtgärd och nya Polstjärnegatan längs Hamnbanan. Trafikverket anser att skyddsåtgärdens utformning och grundläggning samt eventuella påverkan på Hamnbanan behöver utredas redan i planskedet.

Åtgärder längs med Lundbyleden och Hamnbanan

Skyddsåtgärder är en förutsättning för detaljplanens genomförande och det är därför viktigt med ett fördjupat samråd med Trafikverket. Frågor som behöver belysas är exempelvis: placering, tekniskt genomförande, formell planeringsprocess enligt väglagen för åtgärden, drift och underhåll, Trafikverkets behov av tillgänglighet till väg/järnvägsanläggningen, avtal.

Buller-/riskskyddets exakta placering är avgörande för hur mycket Trafikverket behöver involveras. Desto kortare planeringsprocess om skyddet kan placeras utanför väg- eller järnvägsområdet och att drift och underhåll kan skötas utan påverkan Trafikverkets anläggningar.

Det planeras för flera olika åtgärder på samma plats längs med Hamnbanan. Det verkar även oklart hur skyddet längs Hamnbanan ska vara utformat (vall eller mur?). Utifrån remitterade underlag kan Trafikverket inte ta ställning åtgärderna och hur de påverkar Hamnbanan. Ett sammanvägt förslag och sektion till ny utformning behöver presenteras för Trafikverket.

Eftersom buller-/och riskskydden inte är tillräckligt utreda bedömer Trafikverket att planförslaget kan innebära risk för skada på riksintressen för kommunikationer E6.21 Lundbyleden och Hamnbanan.

Plankartan behöver kompletteras med en upplysning om att Trafikverket ska höras innan byggnation av åtgärder nära Hamnbanan.

Kommentar:

Detaljplanen bedöms alstra en trafikökning på Lundbyleden motsvarande ca 4200 bilar vardagsmedeldygn. Inom kommunen pågår ett arbete för att få fram en helhetsbild som kan visa hur trafiksituationen ser ut på lång sikt och för ett större område. Arbetet som

kommer att pågå under 2017 ska inbegripa tillkommande trafik från alla exploateringsområden längs Lundbyleden och andra leder i Göteborg.

Stadens ambition är att ställa om och minska bilanvändandet. Området ligger relativt centralt och med bra kollektivtrafik, allt i enlighet med utbyggnadsplaneringen. Det har en potential att stärka såväl kollektivtrafiken som gång- och cykeltrafiken.

Grönområdet norr om Polstjärnegatan har minskats och utgör inte något rekreativområde.

Planbestämmelse för vibrationer har tillförts plankartan.

Planbestämmelse för skyddsvallens läge och höjd har tillkommit på plankartan.

Bullerberäkningarna har utförts enligt Trafikverkets prognoser april 2016.

Trafik och Luftfart: se kommentarer till Länsstyrelsen svar .

25. Västtrafik

Västtrafik har inget att erinra mot planen.

Sakägare

Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som "fastighetsägare" för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

26. Fastighetsägare, Sannegården 36:4, Lindholmsvägen 29

Bra ide att nyttja taken att bygga vidare på och bygga samman i den nya Älvstaden

En genomläsning av förslaget ger bilden av ett område med boende och verksamheter inklämda mellan ett antal utplacerade "financial district"-inspirerade torn, snarare än i en levande och inbjudande stadsdel. Iden med aktiviteter på taken och förhoppningsvis också sikt mot såväl älven som Ättestupan är dock intressant och kan för hela det framtida Frihamnsområdet byggas vidare på för också mer publika parkmiljöer på en "Bananpirspark" i spetsen ut i älven, vilket kan läggas till helhetsbilden runt gestaltningen av också Karlavagnsplasten, för att få ett sammanhängande grepp i den nya Älvstaden.

Karaktären av ett slutet område mellan några höga hus snarare än en levande stadsdel

Det talades om att bo på den "blå sidan" mot Sannegårdhamnens vatten respektive att bo på den "gröna sidan" mot parken när planeringen av Västra Sannegården lanserades. Det var en snygg marknadsföring av planen. Verkligheten är att de flesta bor på den "grå sidan" i mellanrummen och skuggan från det som är attraktivt i området, framförallt vattnet som husen snarare vänder sig från än emot i avsaknad av terrasserings och annat som levandegör arkitekturen och de ursprungliga intentionerna. Det förslag som nu lanseras för Karlavagnsplatsen tycks lida av samma brister.

Det blir slutna kvarter som vänder sig ifrån det möjliga folklivet. De höga husen bidrar till kontors- och industriproduktionskänslan. Farhågor kan också resas om att gestaltningen, när byggherrarna sätter sin prägel på det, blir det lapptäcke av likadana former med för tillfället moderiktiga fasader som bryter utan annan harmoni än att vi har sett det upprepas på andra håll. Över åren kan noteras en allt mer konform arkitektur överlag i den nybyggnation som sker i Göteborg. Skapandet av det nya Backaplansområdet är syn för sägen. Där kan det ha sin förlåtenhet, men för att rädda hem begångna misstag i det mer känsliga Älvstrandenområdet vore det önskvärt med en tydligare plan och tanke

i presentationen av också huskropparna för att erbjuda något mer än den känsla av förortstorg från miljonprogrammets dagar som nu är det som närmast är till hands att ta till.

Undvik misstagen som begåtts på övriga Norra Älvstranden och samplanera helheten mer

Områdena bakom den första vågen av byggnation utmed Eriksbergskajen och på den västra sidan av Eriksbergskranen runt dockan och i älvstrandens fortsättning samt upp på platån bär ju syn för sägen om hur illa det kan bli. Det är missade chanser att tillföra något i det unika älvrummet med mer bestående värden, framför att enkom fylla onyttjade ytor med huskroppar. Ett högt hus ackompanjerat av några lägre höga punkthus som föreslås för Karlavagnsplatsen förändrar inte den bilden, mer än att på håll ge ett nytt blickfång.

Det kan för den skull vara gott nog och en markör för att Hisingen är en del av det nya centrum, ett centrum mitt i älven snarare än på bara ena sidan älven, men det är inte tillräckligt. "Karlatornet" som väl borde heta "Karlavagnstornet" eller "Polstjärnan" med tanke på platsen och vart det siktar, är ett kul inslag om det nu är realistiskt möjligt, men eftersom sådana byggnader kräver mer utrymme runt sig för ljusinsläpp och säkerhetsaspekter och annat, är det än viktigare att vara mån om miljön för boende och verksamma i de omgivande kvarteren.

Planen behöver utvecklas mer för att med de hus som nu placerats ut bättre beskriva om det är ett område som i realiteten kommer att tillföra något av värde eller inte för Lindholmen i sin helhet.

Planen hade också tjänat på en mer utvecklad samplanering med de onyttjade ytorna på andra sidan Karlavagnsgatan och över mot Lindholmsallén, där studentlägenheterna är det enda som i dagsläget ger en arketktonisk höjd. Det säger möjligen något när det är studentlägenheter som tar höjd och inte de hus som människor betalar dyra pengar för att köpa. Planerna för hela området hänger givetvis ihop.

Se till möjligheten att bevara det som kan fungera som karaktärsbringande stadsdelshus

Det är också så, att av underlaget framgår att det finns delar av nuvarande bebyggelse som med ett lite mer framsynt grepp mycket väl kan integreras i en ny bebyggelse och genom det bidra till den historiska kopplingen av industrimiljön från den gamla hamn- och industristaden Göteborg. Därtill erbjuder några av de fastigheterna av allt att döma möjligheter för blandverksamhet av olika slag, såväl affärsverksamhet som cafémiljöer och mer publika samlingsplatser för konst och kultur. Helt enkelt ett levande stadsdelshus för hela närområdet, om det görs på rätt sätt. Det är den bebyggelse som omnämns Lindholmen 1:10 och 1:11 i den kulturhistoriska genomgången.

Det kan givetvis finnas sådant som inte framkommer i handlingarna och rader av andra svårigheter som inte gör att det kan bli aktuellt att bevara något, men det är för enkelt att bara planera utifrån att jämna allt med marken och bygga nytt. En stadsdels karaktär kommer av att det finns tydliga spår av dess historia och dess nutid och gärna att det förstås finns någon form av harmonisk överbyggning/samklang dem emellan. Finns det möjlighet att bygga på det, kan det vara det som gör skillnad i en annars så anonym del av staden som Karlavagnsplatsen. Inte i kraft av att vare sig de bevarade husen är de mest värdefulla eller ens särskilt vackra i sig eller att det nya har högsta arkitektoniska kvalitet i alla aspekter, men väl i samspelet mellan att ta avstamp i det gamla och bygga det nya.

Ofta är det bevarade i ny skepnad som på olika sätt blir identiteten för ett område. Särskilt om det finns byggnader som har potential till att bidra till blandade verksamheter inklusive miljöer där människor kan mötas men också kanske utrymme till lite annorlunda boendemiljöer och former, som bryter av mot de den övriga nyproduktionen. En del av fastigheterna är till någon del i alla fall nyligen renoverade och därmed inte i skick som helt torde omöjliggöra en omvandling snarare än rivning.

Eftersom detta inte alls är utrett i materialet är det aspekter som bör tas upp för diskussion och en tydligare genomlysning i det fortsatta arbetet med planeringen av Karlavagnsplatsen.

Gör Karlavagnsplatsen till ett centralt nav för hela Lindholmen året runt

För oss med hus i omgivande stadsdelar vore det verkligen välkommet med något sådant, som även om det inte har det nära älvläget, däremot kan bjuda på en mötesplats med mervärden som idag saknas på Lindholmsidan av Sannegården. De möjligheterna togs aldrig tillvara vid utformningen av de inre delarna av Sannegårdshamnen, som fyllts med huskroppar utan någon koppling till varandra eller nyttjande av potentialen för ett "inre hamnrum", rentav delvis ett överbyggt och inglasat sådant rum mellan husen och mot älven, med utrymme för folkliv året runt, annat än en livsmedelshangar på bokstaveligen baksidan. Det är sådant som nu behöver räddas hem där det går.

Till det kommer att övriga delar av Lindholmen mot vattnet till stora delar dör på kvällar och helger samtidigt som det saknar bra mötesplatser med butikslägen och kvarterskänsla under dagarna eller stanna kvar i efter jobb och skola. Andra delar av Lindholmen och ned mot Sannegårdshamnen är utpräglade sovstäder som inte heller erbjuder något eget "cityliv". Det finns en ansats i planen för Karlavagnsplatsen att skapa en stadsdel som kan erbjuda en del av det som saknas i området.

Potentialen finns absolut, inte minst med också den mycket goda ambitionen att ha verksamhets- och butikslokaler på bottenplan i husen, men är sammantaget inte tillräckligt beskriven och gestaltad i det som nu presenteras för samråd. Det får därför nog mer betraktas som en ansats, med risk för att det, mot bakgrund av de farhågor som här lyfts fram, aldrig i realiteten lyfter.

Det går förstås, avslutningsvis, att hävda att nuvarande bebyggelse och hur de används idag inte tillför något som det är, snarare tvärtom, och därför är allt som ersätter det bättre än inget. Det går att se det så, men min förhoppning är att med ovanstående sagda, tas också chansen att kopplat till ett högprofilprojekt som det höga tornet, verkligen binda ihop det med en levande stadsdel med liv och rörelse och trivsamma miljöer med goda handelslägen året om.

Kommentar: Till detaljplanen hör ett Kvalitetsprogram som mer omfattande beskriver områdets tänkta utseende och kvaliteter. Kontoret anser att byggnaderna med sitt varierande innehåll kommer att tillföra nya värden för både Lindholmen och Göteborg.

I övrigt se Kommentarer till remissvaren, bl a "Befintlig bebyggelse" sist i rapporten.

27. Fastighetsägare, Lindholmen 1:22, Polstjärnegatan 4

1 Påverkan på nuvarande verksamhet

På Lindholmen 1:22 finns idag en byggnad innehållande bl. a utbildnings- kontors-, verkstads-, lager- och postverksamhet. Dessa verksamheters möjligheter att fortgå kommer i hög grad påverkas av aktuell detaljplan.

Personsäkerheten vid lastbryggor och entréer försämras, då gräns för användning GATA sammanfaller med fasadliv för befintlig byggnad. Befintlig godshantering är inte förenlig med ny gata, då de olika funktionerna ianspråktar samma markyta. Frågan behöver hanteras inom ramen för planarbetet.

Utrymningen från övre planen kommer hindras då utrymningstrapporna mynnar inom området för GATA i planen.

Fastighetstransporter till Lindholmen 1:22 har ursprungligen skett via järnvägsspår i GATA. Fastigheten har alltid varit anpassad till dessa förutsättningar och utrymmet bakom fastigheten (där nu GATA är inplanerad) var livsnerven för fastighetens verksamhet/funktion. För att fastighetens in-/uttransporter skulle fungera fanns det även i ett tidigare skede (långt före dagens lastbryggor) lastkajer för godstransporter på fastighetens baksida.

In- och uttransport av gods sker i samma läge i dag som tidigare trots att spåret sedan länge är borta. In- och utlastningen från befintlig postverksamhet i byggnadens entréplan kommer omöjliggöras med i planen angiven utbredning av GATA. Marknivåer förändras helt i aktuellt planförslag. Befintliga lastbryggor, skärmtak och trappor ligger inom GATA. Bygglov för nya lastbryggor, skärmtak mm beviljat och utfört 1999-2002 (bilagor 2-6, ärende nr 31512-99).

Tillgänglighet och angöring för transporter till Lindholmen 1:22 som idag angör fastigheten kommer begränsas av de i planen föreslagna gatornas utformning och mått, vilket reducerar fastighetens funktion. Möjligheterna till ett flexibelt nyttjande av fastigheten för verksamheter begränsas nu och i framtiden. En redovisning av ett helhetsgrepp kring trafikföringen inom hela området behöver ingå i planprocessen.

Byggrätterna i planförslaget i direkt anslutning till det gemensamma gaturummet (Polstjärnegatans förlängning) har en byggnadshöjd på 7-36 (!) våningar, med tyngdpunkt på 10 våningar eller mer. Kvartersstrukturen anger långa sammanhängande fasader utan avbrott och gatt. De mycket höga och utbredda volymerna kommer permanent försämra ljusförhållandena för både gaturummet och tomtmarken inom Lindholmen 1:22. Byggnadernas fasadliv är placerat ca 11 meter från befintligt fasadliv på fastigheten 1:22, vilket gör det gemensamma gaturummet till ett djupt, smalt och mörkt schakt.

Bullerstörningar från byggtrafiken under byggtiden kommer försämra ljudmiljön inomhus under större delen av dygnet och därmed reducera användbarheten av lokalerna som undervisnings- och arbetslokaler. Mycket tung trafik kommer angöra hela planområdet och planen medger även upplag, d.v.s. omfattande tung trafik, på det intilliggande PARK.3 området.

Ljudmiljön inom 1:22 kommer påverkas permanent, då området kommer generera mycket trafik genom sin höga exploatering. Infart till området och det underjordiska garaget sker via Polstjärnegatan och dess förlängning, där en av fasaderna utgörs av 1:22. Bullerskyddande åtgärder kommer erfordras för 1:22 för att uppnå en ur bullersynpunkt hälsosam och god livsmiljö.

Naturområdet (PARK3) gränsar till 1:22 och utgör även utsikten mot norr. Angivande av framtida nyttjande krävs, då planförslaget anger NATUR "Icke planlagd mark" men ytan får nyttjas som upplag och parkering under byggtiden. Vi anser att iordningställande till PARK för utevistelse, lek mm (PBL 2 kap 7§) skall säkerställas inom ramen för detaljplanen.

Vi yrkar att ovannämnda konsekvenser hanteras inom ramen för det pågående planarbetet. Den föredragna planen strider direkt mot PBL 2 kap 9§, då den medför betydande olägenheter för Lindholmen 1:22.

2 Påverkan på framtida utvecklingsmöjligheter

Ljud- och ljusförhållanden liksom en fullgod tillgänglighet och säkerhet är grundläggande för en god livsmiljö enligt Plan- och bygglagen kap 2 Allmänna och enskilda intressen.

Idag har Lindholmen 1:22 dessa förutsättningar. Vi kräver att dessa värnas för fastighetens framtida utveckling .

Vi anser att förutsättningarna för grundläggande kvaliteter i framtida ny byggnation inom och i anslutning till fastigheten Lindholmen 1:22 begränsas genom intentionerna i aktuellt planförslag. I den fortsatta planprocessen behöver dessa begränsningar arbetas bort.

3 Samverkan

Vi har med engagemang följt arbetet med aktuell detaljplan. Vi har även haft dialog med fastighetsägare till Lindholmen 5:1 (Wallenstam), Lindholmen 1:21 (Wallenstam) och Lindholmen 1:29 (JM). Som påverkade grannar anser vi att Göteborgs stad brustit i information och initiativ till medborgardialog kring detaljplaneförslagets utformning och konsekvenser hitintills i planprocessen.

Vi önskar att Göteborgs stad tar ett helhetsgrepp kring hela området (DP Karlaplatsen Lindholmen 1:22, Lindholmen 1:21, Lindholmen 1:29 och Lindholmen 5:1) framtida utveckling, då de negativa konsekvenserna för intilliggande fastigheters framtida utvecklingspotential är betydande.

Aspekter kring påverkan på den goda livsmiljön i hela området vad gäller befintliga verksamheter, befintlig och framtida tillgänglighet och säkerhet, ljud- och ljusmiljö, logistik mm, enligt intentionerna i PBL kap 2, behöver säkerställas inom ramen för det pågående samrådet för Detaljplan för Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen inom stadsdelen Lindholmen i Göteborg.

Pågående verksamheter, särskilt inom vår fastighet, får inte så allvarligt försämrats och möjligheterna till framtida utveckling av vår fastighet och området som helhet fa'r heller inte begränsas.

Vi begär ett dialogmöte med Göteborgs stad, där stadens representanter möter samtliga ovan angivna fastighetsägare samtidigt för djupgående diskussioner kring den aktuella planens innehåll och konsekvenser och planprocessens skeden.

Kommentar: Detaljplanen är framtagen med alla de krav som regleras i PBL. Kontoret anser att genomförandet av planen inte medför ”betydande olägenheter” för fastigheten Lindholmen 1:22.

Den information och dialog med allmänheten som lagen föreskriver sker i det samråd som genomfördes under tiden 3 februari – 15 mars 2016. Den 26 januari 2016 var alla fastighetsägare i närområdet inbjudna till ett informationsmöte på stadsbyggnadskontoret och den 16 februari bjöd kontoret in till ”Öppet hus” i entrén till Traktören.

Kontoret arbetar även med ett övergripande stadsutvecklingsprogram, STUP, för hela Lindholmen. I detta hanteras den fortsatta utvecklingen av området.

I övrigt se Kommentarer till remissvaren sist i rapporten.

28. Bostadsbolaget Curt Lundhal & CO AB, Brämregården 7:15, Stigbergsliden 5

Om förslaget genomförs i nuvarande utformning har bolaget inga erinringar mot att förslaget blir detaljplan. Sammanfattningsvis ser vi förslaget som hållbart och fram-

tidsinriktat. Finner förslaget tilltalande på flera sätt. Särskilt att höga hus fått ett positivt fäste i stadsplaneringen, att blandstaden prioriteras, att även biltrafiken med parkering får en hållbar behandling.

Kommentar: -

29. Eklandia Fastighets AB, fastighetsägare Lundbyvassen 3:1, Lundbyvassen 8:3, Rambergsstaden 733:409, Lindholmen 28:3, Lindholmen 28:4, Lindholmen 30:5

Vi ser positivt på planen att bebygga det aktuella området med bostäder och verksamhetslokaler. Vi tycker att det är positivt för Lindholmen att denna utbyggnad görs och de planerade höga byggnaderna gör det än mer spektakulärt och intressant.

Vi tycker dock att det finns en del frågor, framför allt om trafik, som borde varit besvarade redan när denna plan processas fram. De frågor som vi tycker borde belysas mer och besvaras är följande:

Biltrafik- det anges i planbeskrivningen att Lundbyleden beräknas klara den trafikökning som planen innebär. Vår uppfattning är att det redan före utbyggnad är mycket trafik till och från området under rusningstid på morgonen och eftermiddagen och att det bildas kö på Lundbyleden vid infarterna till området. Detta bör belysas ytterligare.

Kollektivtrafik- det anges att kollektivtrafiken är väl utbyggd, vilket vi håller med om att det är. Hur ska kollektivtrafiken byggas ut för att ta hand om ytterligare resenärer? Ska det gå tätare bussturer, får det plats? Ska det dras spårvagn i Lindholmsallén?

Gång- och cykeltrafik- det är otydligt hur gång- och cykeltrafiken ska ledas öster om planområdet, på nuvarande Karlavagnsgatan.

Var ska den planerade hållplatsen för linbanan hamna?

Hamnbanans och Lundbyledens framtida utformning/placering?

Parkering i området- en parkeringsutredning visar på ledig kapacitet i området. Vi har efterfrågan från våra hyresgäster i området om fler parkeringsplatser för både deras anställda och besökare. I och med utbyggnaden av Karlavagnsplatsen och Lindholmshamnen så försvinner ett stort antal parkeringsplatser och vi befarar att det kommer bli ett problem för området och för oss som fastighetsägare.

Förutom de trafikala frågorna så har vi också följande synpunkter om frågor som vi tycker borde klargöras.

Grönytan närmast Lundbyleden (Park 3 natur)- Eklandia ser att området på sikt bör lämpa sig för exploatering och vi är därför tveksamma till att ett så stort markområde ska planläggas för detta ändamål. Det planeras inga större anläggningar för lek och idrott, utan ska vara ett välgestaltat naturområde, vad menas med detta? Vi skulle hellre se att området i så fall planlades för anlagd park.

På illustrationskartan för planförslaget är det inritat en grönyta mellan den nya sopsugsanläggningen och gång- och cykelbanan. Eklandia anser att det också i plankartan borde ritas in en grönyta på samma sätt, för att inte riskera att ytan närmast gång- och cykelbanan blir en stor markparkering.

Eklandia är med i gemensamhetsanläggningen för sopsugen i området. Ska sopsugsanläggningen flyttas och hur kommer flytten av denna anläggning i så fall hanteras och vem kommer att bekosta det?

Vår fastighet, Lundbyvassen 3:1 "Esab-huset", ligger i direkt anslutning till planområdet. Planen innebär förändringar för transporter till denna fastighet och vi har behov av att säkerställa transporter till och från fastigheten även efter planförändringarna. Via Lilla Karlavagnsgatan sker idag transporter med 24-meters lastbilar som hämtar, lämnar och vänder vid Esabs godsmottagning som är belägen där. Detta måste kunna fortsätta även med den nya infartsväg som planeras. Det sker också gas- och varuleveranser samt soptransporter via Karlavagnsgatan, som också de behöver kunna fortsätta även efter att Karlavagnsgatan stängs av som planerat. Se bilaga angöring till Esab-huset.

Markområdet väster om Esab-huset, Lilla Karlavagnsgatan, är planerat för att bli anlagd park. Eklandia skulle vilja att den ytan istället även fortsatt ligger kvar som lokalgata. Det startades en planprocess som avbröts 2010 för att utöka byggrätten på den befintliga parkeringsytan till Esab-huset. Vi vill kunna återuppta en sådan diskussion och då behöver vi kunna lösa angöringen för en eventuell tillbyggnad från lokalgatan.

Bilaga angöring till Esab-huset



Kommentar: Kontoret har haft ett möte med fastighetsägaren och diskuterat olika lösningar för att kunna tillgodose synpunkterna.

Grönområdet norr om Polstjärnegatan har minskats.

Den planerade linbanan och dess hållplatser påverkar inte denna plan.

Sopsugsanläggningen kommer att flyttas till grönområdet norr om Polstjärnegatan. Exploatören står för kostnaderna.

I övrigt se "Sammanfattande Kommentarer" sist i rapporten.

30. Higab AB, fastighetsägare Lindholmen 14:1

Vi har inte några invändningar mot förslagets utformning så som det presenteras i samrådshandlingen.

31. Lindholmens sopsug samfällighetsförening

Föreningen förvaltar Lindholmen GA:8. Gemensamhetsanläggningen delägs för närvarande av 15 st fastigheter. Styrelsen består av representanter från Coor AB, Älvstranden Utveckling AB, Eklandia AB, SGS Studentbostäder, BRF Navet 2 och Newsec AB.

Styrelsen önskar framföra följande yttrande:

- Att befintlig byggrätt för sopsugsterminalen finns kvar i den nya detaljplanen.
- Att kostnader vid en eventuell flytt av sopsugsterminalen inte belastar föreningen.

Kommentar: Sopsugsanläggningen kommer att flyttas. Kostnaderna belastar inte föreningen.

32. Wallenstam, fastighetsägare Lindholmen 5:1, Lindholmen 1:21, Brämregården 7:12, Kungsportsavenyn 2

Vi stödjer detaljplaneförslaget. Programförslagets mål är att skapa något nytt - en modern stadsmiljö med en helt ny skala för Göteborg, formspråk och volym som innebär möjlighet att skapa ett rikt stadsliv, mångfald och brett utbud som skall vara attraktivt för alla - både de som bor och verkar i området idag och de som får möjlighet att flytta in.

Det strategiska läget binder samman de olika delarna från Sannegårdens bostäder och service, Lindholmens mer kommersiella/utbildnings inriktade koncentration till den sista delen som planeras i Frihamnen. Vi anser att detaljplaneförslaget är bra, viktigt för helheten och i linje med de sex stadskvaliteter som staden beslutat - dynamiskt/varierat, täthet/kopplingar, tillgängligt, staden i gatuhöjd, kvalitet och hållbarhet.



Wallenstam vill som sakägare i närområdet poängtera att;

- Detaljplaneförslaget inte får ses isolerad från närområdet. Planområdet en del av ovanstående funktionella triangel Lindholmsallen, Polstjärnegatans norra och västra dragningen, d.v.s. området som bl.a. innefattar våra fastigheter. Formspråket med "podier och pelare" a la Vancouver, skalan (27, 36, 43 och 86 våningar) och stadsstrukturen måste ses i ett sammanhang. Med tanke på ovanstående är det extra viktigt att beakta förutsättningarna för nästa detaljplan redan i det nuvarande planförslaget. Det gäller t.ex.
 - Att ha tydliga stråk och välkomnande stadsrum i hela triangeln för att skapa en god stad. I det fortsatta arbetet måste tydliga huvudstråk definieras och ha en riktning som inte slutar där plangränsen slutar utan

- fortsätter mot t.ex. Sannegården.
 - In- och utfarter, lastintag mm placeras så att det inte begränsar möjligheterna att utveckla nästa detaljplan
 - Beakta detaljplaneförslagets påverkan på sol, vind, reflexer och skugga mm i området som omfattas av bl.a. vår fastighet.
- Nya Polstjärnegatans sträckning samt parkmiljön mot hamnbanan och trafikleder är bra. Redan i detta skede skall ni beakta utvecklingen av resterande delen av triangeln och dra vägen norr om den nya restaurangen mm och ansluta den nya vägsträckningen i nordöstra hörnet av ICA Kvantums parkering. Det kommer att underlätta det fortsatta stadsutvecklingsarbetet.
- Påbörja omgående detaljplanen för resterande delen av triangeln. Wallenstam delar planförfattarnas analys i "planeringsförutsättningarna", och är intresserade av att medverka till, att resterande del av ovanstående triangel är den del som ligger närmast att utveckla efter aktuella planförslag. Nästa detaljplan bör starta omgående och kännetecknas av samma höga densitet, olika användning och möjliggöra en successiv utbyggnad.

Kommentar: Till detaljplanen gör ett Kvalitetsprogram som beskriver såväl stråk och stadsrum som fasader och mellanrum.

På kontoret pågår ett arbete med ett stadsutvecklingsprogram för Lindholmen, STUP, som hanterar fortsatt utveckling i området.

33. Fastighetsägare, Lindholmen 7:11, Slottsberget 11

Som boende på Lindholmen sedan många år blir jag bestört över det här förslaget. Framför allt reagerar jag på det extremt höga Karlatornet som kommer att dominera på riksintresset Lindholmen nästan var man än befinner sig. Lindholmen är en småskalig och "skör" stadsdel, och en så hög byggnad kommer att kännas som ett intrång i vår värld och väldigt tungt.

Över huvud taget tycker jag inte att det är motiverat med så höga hus i Göteborg. Att det platta Malmö kan behöva en skyskrapa kan jag förstå, men i Göteborg – som av naturen försetts med vackra berg som kantar älvmyningen – är det helt fel. Och det här med Nordens högsta hus – det känns närmast pinsamt. Vi har ju ingen brist på mark i den här glest bebyggda staden.

Därmed inte sagt att jag är motståndare till höga hus, men de ska vara på rätt ställe. Till exempel har jag i årtal propagerat för ett "Hisingshattan" i Frihamnen. Där är det klockrent att bygga högt, bl.a. som ett svar till Erskine-skrapan "Läppstiftet" på andra sidan älven. Jag kan även tycka att Gothia Towers höghustrio är mycket vacker. Men en sådan här enstaka extremt hög byggnad som Karlatornet, med tydlig karaktär av fallosymbol och på den platsen är inte okej. Jag vill att man väsentligt minskar storleken på projektet. Inte minst med tanke på den vackra Ramberget som ligger som en fantastisk och majestätisk jätteskulptur mitt på Hisingen. Med Karlatornet intill kommer Ramberget att se ut som vilken liten knalle som helst. Över huvud taget kommer Göteborgs storslagna topografi att förminska. Med ett sådant hus blir proportionerna helt galna; all harmoni försvinner. Jag tycker att de ansvariga borde inse detta.

Att det här projektet planeras just här beror, tror jag, på att det fortfarande råder lite av en Vilda västern-mentalitet när det gäller Hisingen; här är det inte så noga utan fritt fram att förverkliga de mest vansinniga idéer. Vi verkar leva i entreprenörernas tid; det är de som sätter agendan, men de verkar ha tappat allt sinne för proportioner i sin strävan att bygga monument över sig själva. Jag önskar att Göteborgs politiker klarar av att stå emot, och att de tar tillbaka initiativet och säger nej till denna detaljplan. Det är inte fel att bygga där, men godta inte en så extremt hög utnyttjandegrad av marken och säg

nej till den höga skrapan.

Sedan tycker jag att det är vanskligt att bygga så nära järnvägen som vi ju vet har transporter av mycket farligt gods. Och hur klarar brandkåren om det börjar brinna i det här huset?

Jag kan förstå att en del göteborgare tycker att det ska bli häftigt att se ett jättehögt hus på håll, långt ute på Hisingen, men för oss som ska leva i närheten med det här höga huset liksom hängande över oss är det inte lika roligt.

Kommentar: Se Sammanfattande Kommentarer. ”Höga Hus” sist i rapporten.

34. Serneke , fastighetsägare Lindholmen 1:12, Kvarnbergsgatan 2

Bakgrund

Karlstaden och Karlatornet utvecklas i Serneke's regi där Ola Serneke, VD och grundare till Serneke Group, själv är initiativtagare till projektet. Serneke har arbetat med projektet i ca 10 år och är övertygade om att vi kan skapa en attraktiv blandstad med nya bostäder, arbetsplatser och service. Vi ser att detaljplanen kan ge oss de förutsättningar som krävs för att utveckla området och genomföra planerad byggnation.

Allmän plats- Kvartersmark

I detaljplanen föreslås allmän plats (GATA, TORG och PARK) mellan de planerade kvarteren. Dessa ytor är relativt små och ligger ovanpå den föreslagna privata garageanläggningen. Vi ser att detta är både tekniskt komplext och har stora praktiska svårigheter att genomföra tex. vad gäller ansvar och gränsdragning i framtida förvaltning. Att projektera, bygga ut och sköta dessa ytor mellan de föreslagna byggnaderna där delar är kvartersmark (privata fastighetsägare) och delar är allmän plats (kommunen) anser vi inte är en bra lösning. Vi föreslår därför att dessa ytor istället planläggs enbart som kvartersmark. Detta innebär att Serneke uppför och bekostar dessa anläggningar och att arbetena kan samordnas och optimeras m.h.t. tidplanerna för färdigställande av de olika kvarteren inom området.

Parkområden

Vi är positiva till att parkområden föreslås i detaljplanen. En hög exploateringsgrad ställer även krav på tillgängliga grönytor, där det går att nyttja både tak och markytor. Kvalitén och nyttjandet av dessa grönområden är viktig och ställer höga krav på utformningen.

Vi är också mycket positiva till en ev. utveckling av Lindholmsallén på sikt med möjlighet att skapa ett grönstråk med parkkaraktär, även om detta inte omfattas av aktuell detaljplan.

Den park (P3) som föreslås i norra delen av planområdet är ca 3 ha och motsvarar i storlek en stadsdelspark (ska enligt antagen Grönstrategi vara minst 2 ha). Om föreslaget område bedöms lämpligt av kommunen för att etablera en ny stadsdelspark i Lundby så har vi inga synpunkter på detta. Vi vill dock förtydliga att vi inte anser att parkområdet, i dess föreslagna omfattning, är direkt kopplat till planerad byggnation utan en tillgång för Lindholmen i stort.

Vi ser också ett behov av att nyttja del av det föreslagna parkområdet för tillfällig parkering och upplag under byggtiden för projektet, en period om ca 6-10 år.

Trafiklösning

Vi har gjort en bedömning av den trafik som alstras från planerad bebyggelse inom planområdet. Denna beräkning visar på ca 200 fordon per genomsnittligt vardagsdygn som ska trafikera "Nya Polstjärnegatan" västerut. Vi anser därför att föreslagen trafik-

lösning för västra delen av "Nya Polstjärnegatan" samt rondellen inte är direkt kopplad till vår planerade byggnation.

Om kommunen anser att den nya gatan behövs för den övergripande trafikstrukturen eller för att skapa en större stadsdelspark så har vi inga synpunkter på detta. Med tanke på de trafikmängder som genereras från planområdet och västerut ser vi dock en möjlighet att nyttja befintlig Polstjärnegata, som istället rustas upp.

Tekniska anläggningar

Föreslagen yta för tekniska anläggningar och markparkering (EP3) i östra delen av planområdet anser vi även bör ge möjlighet att kombinera en byggrätt för teknisk anläggning med parkering. D.v.s. att den byggrätt som föreslås medger ändamålet teknisk anläggning och ändamålet parkering. Detta då det i dagsläget inte är utrett hur stor byggrätt som krävs för de tekniska anläggningarna samt för att ge detaljplanen en flexibilitet över tid.

Det finns idag en byggnad i östra delen av planområdet som inrymmer en sopsugsanläggning samt en IT-anläggning. Förslaget till detaljplan anger en gräns mellan kvartersmark (TRAFIK) och allmän plats (PARK) rakt igenom denna byggnad. Vi anser att detaljplanen behöver säkerställa att byggnaden kan ligga kvar även efter antagandet då flytt av befintlig sopsugsanläggning behöver utredas vidare och sannolikt kommer ske sent under genomförandet av byggnationen. Området som är föreslaget som park angränsar även till ett av de föreslagna stationslägena för linbanan.

Under Karlastadenområdet kommer det finnas en garageanläggning som utgör en egen 3D-fastighet. Försörjningen av VA, el, fjärrvärme, fiber mm till de olika kvarteren kommer att ske via garagefastigheten. Vårt förslag är att Serneke utför och bekostar dessa arbeten för att kunna samordna och optimera byggprocessen m.h.t. tidplanerna för färdigställande av garaget och de olika kvarteren inom området. Garagefastigheten erlägger således en anslutningsavgift för media mot varje leveransbolag.

Bulleråtgärder

I bullerutredningen föreslås absorberande skärmar i Lindholmsallén längs med kollektivtrafikfältet. I förslaget till detaljplan är det två kvarter som vetter ut mot Lindholmsallén (kvarter 01 och kvarter 03). I dessa kvarter planeras hotell och kommersiella verksamheter i de nedre våningarna. Vi anser därför att denna fråga bör utredas vidare och att det är viktigt att fysiska barriärer inte byggs i Lindholmsallén utan att kopplingen över allén och till det planerade området vid Götaverksgatan/Lindholmshamnen stärks. De bulleråtgärder som föreslås i form av bullerskärmar mot Hamnbanan och Lundbyleden kommer ge förutsättning för utveckling även av fastigheterna angränsande till planområdet. Dessa åtgärder är därför inte bara till nytta för nu föreslagen byggnation och vi anser därför att kostnadsansvaret ska fördelas även på framtida byggrätter.

Lekyta

I detaljplanen föreslås allmän plats (LEK2) som ett utrymme in under en föreslagen byggnad (i kvarter 02) och ovanpå garageanläggningen. Vi ser att detta är både tekniskt komplext och har stora praktiska svårigheter att genomföra t.ex. vad gäller ansvar och gränsdragning i framtida förvaltning. Förslaget innebär också att exakt avgränsning av lekytan måste definieras redan i detaljplanen och att flexibiliteten för att ex. förändra utformningen eller storleken på ytan över tid begränsas. Vi anser därför att möjligheterna att flytta föreslagen lekylta till någon av torgytorna inom planområdet ska övervägas. Vi ser att det på torgen, i anslutning till föreslagna paviljonger (kvarter M och P), finns möjlighet att skapa spännande och väderskyddade lekyltor.

Högt vatten

För området föreslås en höjdsättning motsvarande ca 1 meter över befintlig marknivå (+3,0 m) för att bl.a. hantera avrinning och högt vatten. Området ligger inte i direkt anslutning till Göta Älv men kan ändå påverkas av föreslagna älvkantsskydd. För projektet är det därför viktigt att kommunen inom kort kan presentera en lösning för hur älvkantsskydden ska genomföras och finansieras.

Kommentar: Planen kommer att genomföras med kommunalt huvudmannaskap. Kontoret anser att gator och torg med stort allmänt intresse ska utformas som allmänplatsmark med kommunalt huvudmannaskap.

Bullerutredningarna har kompletterats.

Grönområdet norr om Polstjärnegatan har minskats.

Utbyggnaden av Polstjärnegatans östra del liksom rondellen utgör genomförandefrågor.

En planbestämmelse för Högt vatten har tillkommit på plankartan

35. BRF Svarta Havet, Lindholmen 735:486, Förmansgatan 9A

Gamla Lindholmen är ett arbetarkvarter som uppfördes under varvstiden. Det har förklarats som riksintresse bland annat för att det minner om en tid i Göteborgs historia som är förbi - varvsepoken.

Om de styrande hade fått bestämma skulle inte detta kulturminne finnas kvar alls. Grävskoporna hade fått ta det precis som de fick ta delar av Haga, större delen av Landala och Annedal, Masthugget med flera arbetarkvarter. Men tack vare ett antal eldsjäljar som såg potentialen i området, som såg dess kulturhistoriska värde, finns det gamla Lindholmen kvar.

I dag är gamla Lindholmen ett höggradigt eftertraktat bostadsområde. Inte bara för att bo i, utan också för att promenera och vistas i. Här finns mycket av det som saknas på så många andra platser; småskalighet, gemenskap, välskötta och personligt utformade förträdgårdar och en historisk kontext. I dag hotar inga grävskopor de gamla husen. Nej, hotet mot området ser helt annorlunda ut.

Vad som händer är att stadsplanerarna, genom okänsliga nybyggen, förändrar områdets karaktär och sätter den gamla bebyggelsen på undantag. Ett exempel på detta är de studentbostäder man vill bygga på Plejadgatan. Ett bygge som helt skulle skymma Lindholmens stadssilhuett. I stället för att bygga låga hus som medger att Lindholmens karaktär fortfarande får dominera området, framhärdar man i att skymma.

Nu planerar man att bygga skyskrapor nedanför gamla Lindholmen. Detta får samma slags effekt på den gamla bebyggelsen som nämnda studentboenden. Gamla Lindholmen hamnar helt i skuggan av det 86 våningar höga tornet och de övriga rejält tilltagna höghusen. Stilmässigt är det också helt på tvärs med den estetik som i övrigt råder i området.

Vi i brf Svarta Havet har inget emot att man bebygger området. Självklart måste staden växa, men låt den göra det i samklang med det som redan finns och med lyhördhet inför de värden som under århundraden vävts in i våra gamla stadsdelar!

I Göteborg har så mycket av byggnadshistoriskt värde gått förlorat genom åren. Det är hög tid att slå in på en annan väg.

Kommentar: Se Sammanfattande Kommentarer ”Kultur” sist i rapporten.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

36. Boende på Miraallén 23, 2 remissvar

Äntligen ett spännande och bra projekt. Ser fram emot detta men antagligen kommer alla bakåtsträvande och trädkramande människor stoppa detta projekt och kvar blir det några 3-vånings hus.

Jag instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som är i grunden positivt till detaljplanen, men som samtidigt bland annat vill se mer sammankopplade stråk.

Kommentar: Alla kvarter inom detaljplanen har C- bestämmelsen som anger att endast centrumverksamheter tillåts i bottenplanet.

Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har i samarbete tagit fram det förslag till trafiklösningar som föreslås. Detta för att erhålla upplevelserika gångstråk/gaturum där biltrafiken underordnas gång/cykel och lek, dvs de senare prioriteras inom området.

37. Boende på Verkmästaregatan 22E

Det presenteras o finns bilder på ett bygge vid Lundby/Lindholmen på ett "Karla Torn" som en stor satsning. Kanske finansieringen kommer från privata intressenter och staden tackar och tar emot som man gör i Umeå. Förväntar mig större integritet i Göteborg.

Det är ju stadens planerare som ska se till att ett etiskt o estetiskt o förnuftigt stadsbyggande görs in i framtiden. Är då valet av ett manifesterande torn lämpligt på just Hisingen vid Ramberget? I princip att skugga o förminska den i det närmaste återstående, naturliga och karaktäristiska Göteborgska landskapet. På Hisingen har man ju historiskt lämpat över det man inte vill ha i "finrummet".

Nu har en "häftigt" byggnad till Göteborg funnits på önskelistan. Ok. alla ska väl få sitt även om vi inte behöver så många "höga" hus i en stad med plats för smartare o intressantare boende/byggnader.

Är inte det första en arkitekt får med sig, att spela med naturen och inte att bygga bort den? Är det privata markägare som utgör hindret? Det har väl aldrig varit svårt för staden att göra bytesavtal för att forma bebyggelsen på ett lämpligare sätt.

Min enkla tanke vore att placera tornet där det skulle göra bättre effekt. Det finns ju planer på att bygga ett nytt bostadsområde bortom gasklockan. Skulle inte en placering vara lämpligare där? Där behöver man välän bygga in höjden för att skulptera in en karaktärsfull stadsdel!

Kommentar: se Kommentarer till remiss-svaren "Höga hus" sist i rapporten.

38. Boende på Miraallén 55

Jag är mycket bekymrad över detta och opponerar mig mot detaljplanen. Vi behöver bostäder absolut! Men det måste komma med en fungerande samhällsservice och det denna detaljplan fokuserar på är att bygga högt snarare än något annat. Att byggföretag som vill tjäna pengar på bostäder tillåts lämpa över ansvaret på stadsdelarna att lösa saken när barnen är inflyttade och problemet är ett faktum är vansinnigt. Ni måste säkerställa att det finns tillräckligt mycket detaljplaner för bra skolmiljöer på Lindholmen innan ni tillåter mer bostadsbebyggelse.

Som det står i planbeskrivningen är den närbelägna Herrgårdsskolan med F-6 fullbelagd. Enligt samma planbeskrivning ska en F-3 skola finnas med i detaljplanen för 200 elever.

Det finns enligt stadsdelen inga andra detaljplaner som möjliggör utbyggnad av skola i området Lindholmen. Staden har skyldighet att ordna med skolplatser till sina invånare och har under lång tid försummat utbyggnaden på Norra Älvstranden med hänvisning till att man i ursprunglig planering inte förväntade sig att barnfamiljer skulle flytta in här. Det kan vi sedan många år konstatera var felaktigt och det är häpnadsväckande att man fortsätter göra samma felbedömning. För det drabbar barnen som hamnar i mindre och mer otrygga miljöer istället för välplanerade. Det är redan ett underskott på förskoleplatser efter tidigare detaljplaner, elevantalet på Herrgårdsskolan är sedan länge in-tecknad och inte möjlig att bygga ut mer enligt gällande detaljplan utan att förstöra en befintlig god skolmiljö på Herrgårdsskolan. Antalet förskoleplatser i planen kommer inte räcka långt! (Stadsdelen räknar med att minst 13 avdelningar behövs.) Men fram-förallt; var är planen att barn i årskurs 4-6 ska gå?

Att samlokalisera barn i stora skolor som på Santosskolan årskurs 7-9 med över 500 elever har visat sig inte fungera med bibehållen trygghet, vi hör vittnesmål om en skola i kaos och föräldrar tvingas göra andra val där skolelever får längre resväg till andra (fri)skolor i staden. Det är synd och skam att det ska behöva vara så och att trygga skolmiljöer inte planeras i barnens närmiljö utan att andra intressen i stadsmiljön får ta över.

Kommentar: Byggrätten för skola har tagits bort då planområdet inte kan uppfylla de krav som ställs på en egen skolgård. Stadsutvecklingsprogrammet för Lindholmen, (STUP) kommer att belysa behovet av skola och visa på alternativa lösningar till hur och var nya skolor kan byggas.

39. Boende på Släggaregatan 1B

Sänk höjden på tornet eller bygg det inte alls! Det kommer att ha mycket stor påverkan på riksintresset Lindholmen. Förstör inte fler kulturhistoriskt värdefulla miljöer! Lindholmen är en stadsdel som är av bebyggelsehistoriskt riksintresse. Detta beskrivs utmärkt i bilagan Kulturmiljö, som skrivits av byggnadsantikvarierna Sören Holmström och Madelene Seberbrink och som vi förutsätter att beslutsfattarna noga läser och be-grundar och att man inser konsekvensen av den mycket stora visuella påverkan som uppstår vid ett eventuellt byggande av Karlatornet.

Var man än befinner sig på Lindholmen så kommer Karlatornet med sina 266 meter att vara totalt och brutalt visuellt dominerande. Det ultramoderna jättebyggets ”geometriskt skarpskurna och vita ornament i kolossalformat”, hårt, blankt och högt, kommer att göra upplevelsen av den äldre stadsbildens småskaliga berättelse omöjlig. Det är två arkitek-toniska och bebyggelsemässiga begrepp som frontalkrockar. Hongkong slår ihjäl Lindholmen. Låt inte detta ske!

Man bygger högt för att det ger förutsättningar för en hög täthet i relation till markytan. Att bygga 86 våningar kan vara förståeligt på platser med mycket höga markpriser som Hongkong eller New York, men det kan knappast vara argument som gäller på Lindholmen? Det man läst att Karlatornet väntas tillföra har varit saker som ”att sätta Göteborg på kartan” eller att det ska bli en ”ikonbyggnad”. Inga kvalitativa värden har nämnts som har med t.ex. boendetrivsel eller ekologi att skaffa.

Kommentar: Se Sammanfattande Kommentarer ”Höga hus” och ”Kultur” sist i rappor-ten.

40. Studieförbund Vuxenskolan Göteborg

SV inrättade 2007, med dåvarande fastighetsägare, lokaler för verksamhet. Lokalerna skulle upplåtas till musikgrupper ("band) att i samverkan med oss bedriva studiecirkelverksamhet. 29 musiklokaler ställdes i ordning inom vår lokal som omfattar 1200 m². Sammanlagt investerades ca 8 Mkr i projektet, med kraftigt ljudisolerade väggar, adekvata system för brand- och inbrottslarm mm.

Nedan några uppgifter för att ge en översiktlig bild av vår verksamhet:

- 70 musikgrupper är verksamma, med
- 300 gruppmedlemmar
- 350 studiecirkel (kurser) om sammanlagt
- 25 000 studiecirkeltimmar genomförs
- Kurser för unga tjejer, 13-20, "Rebel Girls Camp" genomförs årligen
- Ett tiotal av våra medarbetare, cirkelledare, administratörer och servicepersonal, är engagerade i varierande grad i lokalerna med skötsel, underhåll, verksamhetsplanering och liknande.

Närings- och kulturliv i övrigt

I rapporten "*Inventering av Närings- och kulturliv på Karlavagnsgatan med omnejd*" (framtagen av *Resursnämndsuppdraget – Stadsdelarna i Älvstaden*) redovisas en mängd olika verksamheter som idag är aktiva i området. Rapportens hypotes är att det finns ett värde i områdets befintliga närings- och kulturliv som riskerar att försvinna om det inte synliggörs. Vid andra byggnationer på senare år, t.ex. i Kville, har man dessvärre kastat ut barnet med badvattnet, och många verksamheter, som inte varit så resursstarka, har fått lägga ner. Vi saknar en adekvat redovisning av hur exploatören tänker se till att mångfalden finns kvar.

Ekonomi

Förutsättningen för många idag verksamma i området, inklusive SV, har varit att hyresnivåerna varit rimliga. Dåvarande hyresvärd hade ett intresse av vår verksamhet och ville även ha en fastighet som sjuder av liv under många av dygnets timmar. Fastighetens belägenhet har gjort att verksamheten inte upplevts som störande av grannar. Att ha möjlighet till just en rimlig hyresnivå för oss och andra i området har gjort det möjligt att få den mångfald av verksamheter där kultur och skapande ofta är ledord.

Om vi måste flytta så finns det allt färre platser kvar i Göteborg där verksamheter som vår kan etableras av rent ekonomiska orsaker. Byggherren, och Göteborgs Stad, har här ett ansvar.

Frågor

Själva tanken att skapa mer av en stadsbildning i den del av Lindholmen där vi verkar är spännande i sig. Det gäller dock att trampa rätt så att det inte slutar i en könlös gentrifiering och exkludering av möjligheterna för mer resurssvaga verksamheter att etablera sig.

Vi har nu följande frågor och undringar, vilka vi skulle vilja ha besvarade:

1. I ett av de på webben presenterade dokumenten framgår att "Fastighetsnämnden får också eventuellt utgifter för geotekniska åtgärder och marksanering av allmän plats. Det är i dagsläget svårt att bedöma kostnader för detta då omfattningen av förorenad mark, stabilitetsproblem, eller vilka åtgärder som är lämpliga att vidta, måste utredas vidare."
När kan detta klarläggas och riskerna elimineras?

2. I miljökonsekvensbeskrivningen står att ”I det fortsatta utvecklingsarbetet bör stor vikt läggas på rekommendationer från en fördjupad social konsekvensanalys...”.
Hur, och när är denna analys färdig, och vilka effekter får den?
3. Byggprojektet är ett jätteåtagande från byggherrens sida, och det har spekulerats ryk- tesvis om de ekonomiska riskerna.
Har det därför klarlagts om byggherren är tillräckligt solvent för dettaåtagan- de?
4. Vid informationsmötet 2016-02-24 berättade en av byggherrens företrädare att man måste påla nära 100 m för att nå berg.
Är placeringen av en 266 m hög byggnad optimal då den placeras på 100 m lera?
5. I den ovan nämnda rapporten om ”Inventering av närings- och kulturliv...” påta- las ris- ken att de många mindre verksamheterna riskerar att försvinna vid denna exploatering.
Hur tänker byggherren, och Göteborgs Stad, eliminera risken att detta inträffar?
1. Om planerna för projektet går igenom och vinner godkännande efter alla pröv- ningar medför detta att SV kommer att bli husvilla på ett par års sikt.
Vilka ersättningslokaler, som är ekonomiskt lösbara, tänker byggherren erbjuda, och när?

Kommentar: Alla utredningar och konsekvensbeskrivningar ska vara klara till gransk- ningshandlingen.

Frågor om byggteknik mm hanteras i bygglovskedet.

Arbete pågår med att finna ersättningslokaler för de verksamheter som måste flytta.

41. Truckstop Alaska

Vi tycker det är viktigt att man inte bygger bort hus och lokaler där kulturella verksam- heter finns och verkar. I området kring Karlavagnsgatan finns en hel del, för staden, viktiga verksamheter och näringar som visades i den kulturinventering som Göteborgs Stad gjorde inför de nya planerna. Vi ser gärna att man istället rustar upp fastigheterna och lokalerna så att man säkrar dessa platser för framtiden. Vi tror att det är ett klokt drag att sträva efter en heterogen bebyggelse med ett varierat utbud av verksamheter. Syftet med platsen anges vara en ”blandstad” men det har inte planerats för någon kultur vad vi har kunnat läsa ut.

Vi har inte fått någon information om detta och blev inte kallade till samrådsmötet då vi enligt Älvstranden inte är direkt berörda av planen, men som det ser ut är tanken att huset intill ska rivras (där SV har replokaler). Om planen antas vill vi vara säkra på att ingenting kommer att hända med vår lokal och att vi kan fortsätta att ha verksamhet där i samma utsträckning som nu.

Vi förstod att i ”etapp två” så kommer även Truckstop Alaskas lokaler att rivras, det vore väldigt tråkigt då vi har stora planer för lokalen och föreningen. Det hade varit bra att veta hur framtiden ser ut för oss så att man kan planera för den.

Kommentar: Arbete pågår med att finna ersättningslokaler för de verksamheter som måste flytta.

42. Boende på Förmansgatan 78

"En stad skall vara sig själv. Varje stad har sina särdrag på grund av sin historia, sin plats, osv." Så svarade Jane Jacobs på frågan om hur en stad skulle planeras i den sista intervju hon gav. Hon var amerikansk stadsbyggnadsteoretiker och en ikon i hela världen för alla oss som kämpade mot stadsrivningarna på 1960-, 1970- och 1980-talen.

Göteborg står nu inför en explosionsartad utbyggnad av sina centrala delar. Gamla hamn- och varvsområden längs älven skall bebyggas med tusentals lägenheter och verksamheter. Omvandlingen har redan pågått under några decennier längs Norra Älvstranden - och hittills med ett ganska gott resultat. Vad som saknas är fler offentliga verksamheter samt lägenheter med rimliga hyror. Planen för Frihamnen ser lovande ut och kan bli en viktig länk mellan Hisingen och centrala Göteborg.

Det aktuella planförslaget är desto mer oroväckande. Den 260 meter höga skyskrapan vid sidan av Ramberget förvandlar hela den omgivande staden och naturen till en lillputtvärld. "Är det detta vi vill ha i Göteborg?" Frågan ställdes vid ett debattmöte på Stadsmuseet den 24 februari till ordförandena i Byggnadsnämnden och Fastighetsnämnden. "Ja" blev det samstämmiga svaret, "vi behöver ett varumärke".

Vad är en stads varumärke? Skall vi inte, som Jane Jacobs menar, slå vakt om stadens natur, historia och bebyggelse som utvecklats under lång tid och givit staden dess speciella karaktär. Kosmopolitiska skyskrapor växer upp som svampar ur marken runt hela jorden - ofta med hel- eller halvtomma lägenheter som blivit spekulationsobjekt. Är det detta vi vill ha? Absolut inte - enligt min mening.

Göteborgs viktigaste karaktärsdrag är den mäktiga Göta Älv, själva orsaken till stadens tillblivelse, samt de höga bergen som reser sig längs älvens stränder. Vackrast av dem alla är Ramberget, som slipats av glaciärälvarna från inlandsisen - en oöverträffad skulptur i vår stad. Med "Karlatornet", som den planerade skyskrapan kallas, förvandlas Ramberget till en liten bergknalle bakom huset. Från den vidunderliga utsikten högst upp på berget kommer man att titta in i fönstren en bit upp i skyskrapan. Nej, plocka istället fram tidigare förslag på en restaurangbyggnad högst upp på Ramberget och låt utsikten förbli obegränsad. Gärna "blandstad" nedanför men med hus i måttliga höjder, max 15 våningar.

Med närmast sömngångaraktig konsekvens raderade Göteborg ut många unika karaktärsdrag under rekordårens byggboom på 1960- och 1970-talen: kontakten med Göta Älv bröts med Oskarsleden, en fjärdedel av Sveriges första renässansplan med gator och kanaler raderades ut i Östra Nordstan och de flesta stadsdelar med landshövdingehus, Göteborgs unika bidrag till arkitekturhistorien, jämnades med marken. Hade vi haft kvar dem så hade Göteborg kunnat vara på världsarvskartan.

Vad lär vi oss av detta? Att hålla fast vid stadens kvaliteter och inte rusa blint efter alla internationella trender och möjliga spekulationsobjekt - samt att reparera misstagen från förr.

Göteborgs största problem nu är en tilltagande segregation samt brist på bra och billiga hyresrätter. Det verkar de flesta vara överens om. En skyskrapa med extremt dyra lägenheter förstärker bara segregationen. Risker är också uppenbara att spekulationskonomin inom bostadsmarknaden triggas ytterligare. Byggnadsnämnden måste ta sitt förnuft tillfånga och avslå detta projekt.

Kommentar: se Kommentarer till remiss-svaren "Höga hus och "Hyror mm" sist i rapporten.

43. Boende på Verkmästaregatan 22C

Detta är en protest mot Karlavagnstornet! Lindholmen är ett gammalt område som visserligen är under utveckling, dock bör man sträva efter en bebyggelse som åtminstone lite grann passar in i den tidigare. Det gör inte Karlavagnstornet. Det finns inga anledningar till en så hög byggnad. Inte heller gynnar det de personer som behöver bostad. Detta kommer att bli ett skrytbygge för överklassen att flytta in i. Göteborg ska vara en stad för alla, det här är ett steg i fel riktning. Satsa istället på flera lägre hus med billiga hyresrätter för unga och äldre!

Kommentar: se Kommentarer till remiss-svaren "Höga hus och "Hyror mm" sist i rapporten.

44. Boende på Plåtslagaregatan 6B

Vad som inte behövs är en skyskrapa, det sk Karlatornet. Att det planeras fler bostäder och annan verksamhet på området är bra. Det behövs. Det behövs bostäder med hyror där "vanliga" människor kan bo. Det bidrar inte till att minska den oerhörda segregationen som redan råder i Göteborg. Ta också lärdom från Malmös Turning Torso, som ju inte blev något lyckat projekt. Ett så högt torn förstör hela stadsbilden. Bygg med mänskliga mått!

Kommentar: se Kommentarer till remiss-svaren "Höga hus och "Hyror mm" sist i rapporten.

45. Boende på Plåtslagaregatan 6B

Jag är absolut mot Tornet. Det är fullt och störande, en förolämpning av omgivningen. Jag skulle mig känna väldigt störd om detta phallossymbol skulle stå i stan.

Kommentar: se Kommentarer till remiss-svaren "Höga hus och "Hyror mm" sist i rapporten.

46. Boende på Lindholmsallén 59

Jag instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som är i grunden positivt till detaljplanen, men som samtidigt bland annat vill se mer sammankopplande stråk.

Kommentar: Alla kvarter inom detaljplanen har C- bestämmelsen som anger att endast centrumverksamheter tillåts i bottenplanet.

Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har i samarbete tagit fram det förslag till trafiklösningar som föreslås. Detta för att erhålla upplevelserika gångstråk/gaturum där biltrafiken underordnas gång/cykel och lek, dvs de senare prioriteras inom området.

47. Hyresgäster på Karlavagnsgatan 11B

Vi anser att förslaget behöver kompletteras och anpassas enligt följande;

- Att man i utformningen av det nya området är varsam om och tar större hänsyn till den miljö som redan finns i form av topografi och kulturhistoria, byggnader och verksamheter.
- Att mycket stor hänsyn tas till utformningen av utemiljöer för barn och att man säkerställer att Boverkets rekommendationer följs.
- Att man planerar in icke kommersiella mötes- och kulturplatser, som Ungdomens Hus, kulturhus med bibliotek, utställnings-, biograf- och konsertlokaler.

- Att man i utformningen av området planerar för hur de nuvarande kompetenser och verksamheter som sedan många år tillbaka redan finns i området kan integreras och ges möjlighet att kunna fortsätta arbeta och verka, genom att exempelvis bygga eller anpassa ändamålsenliga ersättningslokaler, som verkstäder av skilda slag, replokaler och ateljéer.
- Att exploateringsgraden ej blir så hög att en god miljö med sol även i markplan säkerställs och att besvärande skugga och vindförhållanden motverkas.

Kulturhistoria och demokrati

Man kan ibland få en känsla av att Karlavagnsplatsen har planerats utan grepp om helheten. Hur ser planeringen av hela området runt Lindholmen ut? Vi tycker att det behövs en samordning.

Fastigheter på det område som enligt förslaget nu ska bebyggas har under de senaste åren köpts upp av en (1) fastighetsentreprenör i uttalat syfte att riva och bygga nytt. Det aktuella förslaget har tagits fram av samma entreprenör. Vi undrar över hur den övergripande stadsplaneringen från stadens sida har skett och alltjämt sker - hur staden Göteborg växer fram under demokratiska former?

Man avser att bygga en ”öppen blandstad” - men definitionen av blandstad tycks vara något snäv och utan kontakt med områdets historia av hamn- och varvsstad. I Göteborgs Stadsmuseums kulturhistoriska rapport beskrivs på sidan 5 att området idag präglas av ”industriområde med potentiell kapacitet att rymma alternativa verksamheter. Här finns fortfarande lokaler för butiker, verkstäder och småföretag som här har sina start- och överlevnadsmöjligheter.”

En stad byggs främst av de människor som bor och verkar i den, och det är därför bekymmersamt att det i förslaget inte finns plats för de i området nu verksamma småföretagen. Ryms inte de i blandstaden? På sikt får det negativa konsekvenser för kultur, hantverk och småindustri i Göteborg som helhet.

Vi frågar oss även om det är riktigt ur miljöhänsyn att riva fullt fungerande byggnader. Det gäller samtliga nu befintliga byggnader på Karlavagnsgatan. Ur kulturhistoriskt perspektiv vill vi särskilt nämna byggnaden Karlavagnsgatan 5 (Lindholmen 1:10), som ett exempel på en äldre lager- och industribyggnad med fina detaljer som bär på en historia som våra framtida generationer skulle kunna ta del av. Det är viktigt att ha kontakt med historien för att förstå såväl samtid som framtid. Vår gemensamma historia måste fortsätta synas i stadsrummet och det är bekymmersamt att riva urskilningslöst - risken är att värdefulla miljöer försvinner för alltid.

Vi vill föreslå att åtminstone Karlavagnsgatan 5 restaureras med hjälp av sakkunskap från Stadsmuseet för att sedan finnas tillgängligt för allmänheten som ett kulturhistoriskt exempel. Byggnaden kunde därefter exempelvis användas för utställningar, möteslokaler och verkstäder för hantverk.

Vidare saknar vi i förslaget planering för icke-kommersiella mötesplatser. Såväl ungdomar som vuxna behöver mötesplatser, som ett Ungdomens Hus, kulturhus med bibliotek, utställnings- och konsertlokaler. Eller biograf för den delen. Dessa verksamheter är väsentliga för ett levande samhälle.

Barnens miljö

I förslaget planeras för ett flertal förskolor (och grundskolor?) Särskilt oroande är att skolornas utegårdar planeras att ligga på takterrasser, och vi ifrågasätter om förslaget verkligen tillgodoser barns behov av, och rätt till, god ute- och lekmiljö, tvärtom tycks det strida mot Boverkets rekommendationer som baseras på aktuell forskning;

”Vid bedömningen av om friytan är tillräckligt stor bör hänsyn tas till både storleken på friytan per barn och till den totala storleken på friytan. Ett rimligt mått på friyta kan vara 40 m² per barn i förskolan och 30 m² per barn i grundskolan. Forskning visar att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3000 m². På en gård som är mindre, oavsett antal barn, kan en barngrupp få svårt att utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov ”

”Det finns samband mellan en friytas kvalitet och utevistelse. Ju högre kvalitet en friyta har, i form av grönska och väl planerade lektytor, desto mer tid spenderar barn utomhus.

Utomhusleken kan också bidra till bättre kunskapsinhämtning och mentalt välbefinnande genom stressreducering och återhämtning. På svenska förskolor har utomhuslek på rymliga och gröna gårdar visat sig ha samband med bättre nattsömn, välbefinnande, viktkontroll och koncentrationsförmåga hos barnen.

En spännande och utmanande topografi är attraktiv och viktig eftersom den ger impulser till rörelse och lek. Vegetation är en av de viktigaste byggstenarna i en levande, föränderlig och rik utemiljö som stimulerar lek och bidrar till en god utevistelse. Vegetation, företrädesvis täta buskage eller naturlika planteringar, är också en av de viktigaste platserna för lek. En tät flerskiktad vegetation skapar en bra lek- och vistelsemiljö på en relativt liten yta.” (<http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/lov--byggande/krav-pa-byggnadsverk-tomter-mm/krav-pa-tomter/friyta-for-lek-och-utevistelse-for-forskolor-och-skolor/>)

Topografi och natur

Förslaget visar på en mycket hög exploatering av markytan. Tät bebyggelse med hög höjd leder till skugga i markplan och besvärliga vindförhållanden. Visserligen förekommer sol på takterasser men det kommer oundvikligt vara skuggigt på markplan.

Hänsyn behöver tas till topografin i området mellan Ramberget och älven. Det finns en risk att själva tornet blir dominerande på ett olyckligt sätt. Det handlar om att vara varsam med proportioner i såväl stads- som naturmiljön och man bör överväga att begränsa tornets höjd.

Göteborg behöver inte tävla om att bygga Nordens högsta torn för att vara en attraktiv stad med självaktning.

Kommentar: Planförslaget möjliggör blandning av såväl bostäder som verksamheter, kulturaktiviteter mm.

Byggrätten för skola har tagits bort då de krav som ställs på egen skolgård inte kunde uppfyllas inom planområdet.

Såväl solstudier som olika konsekvensbeskrivningar har tagits fram för området för att säkra dess lämplighet för den föreslagna bebyggelsen.

Se även ”Kommentarer till remiss-svaren” sist i rapporten.

Övriga

48. Boende på Rubingatan 31

Äntligen en riktig skyskrapa till Göteborg. Men varför bara bygga en. I området finns det plats för fler tycker jag. Bygg mycket högt och tätt.

49. Boende på Mimersvägen 42C

Tillstyrker förslaget i sin helhet. Ser gärna lite högre huskroppar även i västra delen.

51. Boende på Tvistevägen 11A

Tycker verkligen Karlaplatsen och Karlatornet är bra planer som kommer bidra till Göteborgs utveckling på ett bra sätt. En tät blandstad med fokus runt älven, på båda sidor kommer mycket nya möjligheter och jag tror det är viktigt att man vågar bygga tätare och högre! Ser gärna att man fortsätter bygga lite högre runt omkring Karlatornet också, så att det inte blir en ensam byggnad som står för sig själv, utan en byggnad som är del av en stad!

52. Boende på Sörhallstorget 21

I stort tycker jag att det är ett mycket intressant projekt som har alla förutsättningar att bli något extra.

Jag har några tankar och idéer främst rörande "infrastrukturen" som jag dryftade med projektledare Thore, och som jag här vill sätta på pränt.

Försök att hålla kvarteret så fritt som möjligt från både bilar och cyklar (utan att förbjuda dessa) till förmån för de gående. Att blanda dessa trafikslag är inte särskilt lyckat.

Cykelgarage placeras i möjligaste mån med utfarter mot kringliggande gator. Försök att inne i området koncentrera cykling endast till några enstaka stråk.

Trafiken kommer i och med den utökade näthandeln mer och mer att bestå av transporter. Vi kan redan idag se en "lavinartad" ökning av antal firmor som levererar med egna bilar och bilarna blir större och större. Se till att verksamheterna och de boende i möjligaste mån har leveranspunkter på kringliggande gator, och för verksamheter och boende placerade centralt, att det finns en "leveransgata" under kvarteret i parkeringsplanet.

- För de gående bör huvudstråken mot kollektivtrafiken utformas som någon form av väderskyddande "arkader".

När det gäller grönområdet, parken på den gamla bangården. Ta inte för givet i planeringen att den kommer att finnas kvar alltför länge. Med erfarenhet av hur det går till på Norra Älvstranden i bostadsbristens Göteborg är det ytterst troligt att det blir planändringar och att området kommer att användas för temporära eller permanenta byggnader så snart hamnbanan är utbyggd till dubbelspår och lagd under marken.

Kommentar: Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har i samarbete tagit fram det förslag till trafiklösningar som föreslås. Detta för att erhålla upplevelserika gångstråk/gaturum där biltrafiken underordnas gång/cykel och lek, dvs de senare prioriteras inom området.

Det är trafikkontoret som slutligen utformar "gaturummen" i projekteringen av dessa. Grönytan, Parken, har minskats. Eventuell framtida ändring av denna yta rör vi inte över nu.

51. Boende på Storchöjdsgatan 19, 2 yttrande

Det kommer säkert bli hur bra som helst. Men för att säkerställa att detta inte blir en oattraktiv plats att besöka som är trygg och välbesökt fler gånger än vid lunch, så måste kommunen ställa krav på butikslokaler i nedre våningsplan längst med HELA vägen

och inte endast i byggnadernas hörn. Ni behöver inte oroas för att kundunderlaget inte finns, för det finns! Har själv jobbat på Lindholmen. Hade också varit vackert om ni tog till vara på idén med en stor fontän/ pool och kopplar den till älven via en kanal.

Fantastiskt förslag.

Jag skulle dock vilja instämma med YIMBYs yttrande om att ni borde planera hur framtida gator och kvarter skall koppla samman mot planens kvarter. Samt att ni fastslår att det SKALL vara butiker i samtliga lokaler i nedre våningarna för att säkerställa att vi verkligen får en levande blandstad som är intressant att besöka och strosa runt i, och inte endast enstaka fik vid husknutarna.

Kommentar: Alla kvarter inom detaljplanen har C- bestämmelsen som anger att endast centrumverksamheter tillåts i bottenplanet.

Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har i samarbete tagit fram det förslag till trafiklösningar som föreslås. Detta för att erhålla upplevelserika gångstråk/gaturum där biltrafiken underordnas gång/cykel och lek, dvs de senare prioriteras inom området. De finns också beskrivna i det Kvalitetsprogram som är kopplat till detaljplanen.

53. Boende på Nordostpassagen 71

Vilken fantastisk lyft för Göteborg. Äntligen lite visionärs och nyskapande! Kul! Några synpunkter nedan:

- Jag önskar bättre sammankoppling till Ramberget. I dagsläget ser jag inget försök att sammankoppla Ramberget med den nya stadsdelen. Det gör Ramberget som är fantastisk tillgång mer isolerad och svåråtkomligt för de boende i området. Jag anser inte att det räcker med den gång/cykelbro man har byggt över leden utan Ramberget måste bli mer åtkomligt från karlastanden.

- Jag ser ingen notering om skola efter 3e klass. Klarar befintliga skolor av trycket med så många nya boende i området? Är det inte bättre på att satsa på en skola i stadsdelen där barn kan gå klart högstadiet utan att behöva byta skola och klass?

- Det vore bra med bättre kollektivtrafik mot ICA Sannegården som är lite svåråtkomligt idag om man bor i området. Bussar skulle kunna stanna utanför istället för den promenad som krävs idag till busshållplatsen Sannegårdshamnen.

- Hur är tankarna kring motionsanläggningar i området? Tex Simhall, större träningsanläggning som klarar av framtida tryck.

Om Lindholmen skall räknas som en del av Göteborgs stads kärna där det storsatsas måste man skapa förutsättningar för liv och rörelse på kvällar och helger samt ha bra service utbud och butiker som gör det mer självklart att vara i stadsdelen och inte behöva åka till andra områden för att handla mat, kläder etc.

Ser fram emot utvecklingen av stadsdelen!

Kommentar: Alla kvarter inom detaljplanen har C- bestämmelsen som anger att endast centrumverksamheter tillåts i bottenplanet.

Byggrätten för skola har tagits bort då området inte kan uppfylla de krav på egen skolgård som ställs.

Denna detaljplan föreslår inte någon ytterligare koppling till Ramberget.

Motionsanläggningar mm planeras i samarbete med exploitörerna, stadsdelsförvaltningarna och Idrott- och föreningsnämnden m fl.

I övrigt se ”Kommentarer till remiss-svaren” sist i rapporten.

54. Boende på Nordostpassagen 43

”Nu får Göteborg sin första riktiga skyskrapa som också blir Nordens högsta byggnad”.
”Karlatornet kommer för alltid att förändra konturen av både Göteborg och Sverige och göra det enklare för människor att hitta hem”.

”...stadsdelen, som utvecklas av Serneke i egen regi, blir en förtätad blandstad”. Karlatornet blir Göteborgs ”...nya landmärke och stolthet”.

”På Lindholmen i Göteborg ska Serneke bygga Nordens högsta hus, det 266 meter höga Karlatornet”.

Serneke AB har under flera år lanserat planen att bygga ett högt hus på Lindholmen. I augusti 2013 var huset 201 meter högt och skulle därmed bli cirka tio meter högre än Malmös höghus. I den arkitektävling som Serneke AB ”initierade” vann ett förslag på höghus med höjden 231 meter. Nu vill Serneke AB bygga ett hus som är 266 meter högt. Om man utgår från Serneke AB:s pamfletter för att få bygga högt så är allt redan klar. 266 meter, punkt slut. I Göteborgs stads utställningen i Älvrummet av byggplanerna kan man likaså läsa: ”Karlavagnsplatsen, en attraktiv blandstad. Här kommer Serneke bygga upp till 2 000 lägenheter, kontor... Stadsdelen kröns av en skyskrapa som sträcker sig 266 meter rakt upp i luften. Genom att bygga högt blir Karlavagnsplatsen en förtätad och unik blandstad”.

I samrådshandlingarna talas om ”i förslaget ingår en ikonbyggnad som kan bli nordens högsta hus”. Höjden 266 meter nämns dock inte. I samrådets första dokument talas istället om ett hus på ”86 våningar och kan bli 300 meter högt”.

Vad är det egentligen vi som bor i Göteborg har att ta ställning till under detta samråd om Karlastaden/Karlavagnsplatsen.

I samrådshandlingarna sägs att ”möjligheten till medborgardialog har hittills varit begränsad”. Varför har möjligheten varit begränsad? Hur ska möjligheten bli större i den fortsatta processen kring en stadsdel som närmast ska bli Göteborgs nya profil?

I samrådshandlingarna sägs att det framtida ”dialogarbetet kommer genomföras av exploatören i samarbete med staden”.

Är det Göteborgs stads avsikt att överlämna medborgardialogen till Serneke AB? Vad betyder ”samråd” i detta sammanhang. Hur går det med offentlighetsprincipen om Göteborgs stad anser att ”dialogen” ska genomföras av Serneke AB. Som boende i Göteborg vill jag ha en öppen och offentlig dialog med Göteborgs stad, där tjänstemän och politiker sakligt och objektivt ska arbeta på uppdrag av och i invånarnas intresse.

Serneke AB:s intresse är i första hand att tjäna pengar, som vilket privat bolag som helst. Intresset minskar inte inför den aviserade, men försenade, börsnoteringen av Serneke AB.

Det kan vara värt att notera att Serneke AB lyckades få med fyra representanter från Göteborgs stad i juryarbetet kring en ”skyskrapa”. Björn Siersjö, stadsarkitekt, var ordförande i juryn som fastnade för Karlatornet. Då var tornet 230 meter!

Någon begränsning i att få med sig stadens tjänstemän kring Karlatornet tycks inte ha funnits. Däremot har alltså ”möjligheten” till medborgardialog varit begränsad!

Frågan kan ställas om Björn Siersjö nu befinner sig i en jävssituation när han i det pågående planarbetet redan bestämt sig för, liksom hela juryn, att det presenterade Karlatornet är ”Ett identitetsskapande förslag som tar ett smart helhetsgrepp om både skyskrapa och stadsmiljö. Förslaget integrerar närmiljön till en helhet som ger möjlighet till en levande stadsmiljö.

Skyskrapans tydliga identitet ger karaktär och vitalitet till Lindholmen och blir Göteborgs nya landmärke och stolthet”.

Sedan juryn fastnade för Karlatornet har huset vuxit med 36 meter!

Enligt uppgift sammanträdde juryn cirka fem gånger för att ta ställning till frågor om bland annat teknisk genomförbarhet, ekonomin kring Karlatornet och de estetiska aspekterna.

Vad gäller nu kring ekonomin? Serneke AB har inte presenterat någon kostnadskalkyl. 2014 talades om en kostnad på cirka 1,5 miljarder kronor för Karlatornet och cirka åtta miljarder för hela Karlastaden.

2014 sade Ola Serneke att kostnaden för att köpa en lägenhet i de övre våningarna skulle ligga på 100 000 kronor/kvadratmeter, för att sedan sjunka till cirka 35 000 kronor/kvadratmetern ju närmare marken man kom.

Vilka garantier finns för det uttalade målet om ett socialt blandat boende?

Vad gäller det estetiska? Förslaget är alltså att Karlatornet, jämfört med tävlingsförslaget, ska växa med 36 meter. Är det en oväsentlig tillväxt utifrån den estetiska aspekten?

I dokumenten kring Karlatornet ges ingen närmare beskrivning av tornets fasad. Glas och betong, nämns i något dokument. Här krävs väsentligt bättre redovisning av fasadmaterial. I det fortsatta planarbetet bör Serneke AB ta fram konkret fasadmaterial för att alla ska få en möjlighet att ta ställning i den estniska frågan.

Höjd och fasadmaterial på en så betydelsefull byggnad som Karlatornet måste anses vara är en fråga för bland andra stadsarkitekten, som dock redan givit klartecken till det föreslagna Karlatornet. Fick juryn ta del av närmare detaljer kring fasadmaterial?

Fortsatt återstår att se hur övriga hus i Karlastaden ska utformas. Nu presenteras traditionella "lådor" trots att vissa hus föreslås bli över 100 meter. När kommer förslag till utformningen av dessa hus att presenteras? Borde inte helheten vara på plats när man ska göra bedömningen av stadsbilden av Karlastaden? Nu hanteras Karlatornet som en solitär trots att man pratar om kvartersbildning och stadsmiljö.

Vad gäller stadsmiljö sägs i samrådshandlingarna: "luft- och miljö kvalitetsmålet för års- och timmedelvärde klaras inte för nuläges- och 2020 scenariot, men klarar för 2030 scenariot". I handlingarna nämns även att "bullerbidraget" blir "våldigt stort".

Har Göteborgs stad några planer/krav på att Karlastaden redan från början ska klara luft- och miljö kvalitetskrav, bland annat med tanke på att Karlastaden ska rymma förskola och F3-skola?

Jag anser att Göteborgs stad i egen regi ska driva det fortsatta planeringsarbetet/dialogarbetet kring Karlastaden/Karlavagnsparken. Om inte måste Göteborg utförligt redovisa för skälen att det fortsatta "dialogarbetet" ska genomföras av exploatören i "samarbete" med staden. I samrådshandlingarna nämns att "intentionen" är att "dialogarbetet" ska röra allmänna platser. Det måste vara hela Karlastaden som ska vara fokus i det fortsatta dialogarbetet.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret har i samarbete med exploatörerna tagit fram nu föreliggande förslag till detaljplan. Förutsättningarna för förslaget ingick i den arkitektävling som föregått detaljplanarbetet.

Alla krav som PBL och Länsstyrelsen ställer på detaljplanen är uppfyllda.

Till detaljplanen hör också ett Kvalitetsprogram som bl a anger fasadmaterial, utformning av gaturum, torg och platser mm.

Den formella dialogen med medborgarna sker i samrådet, genom samrådshandlingen, där alla ges möjlighet att lägga synpunkter på förslaget.

Om exploatörerna vill förmedla sina tankar kring byggprojektet och få in synpunkter på t ex lägenheter, hyror mm så kan de göra detta, men det påverkar inte utformningen av detaljplanen

Kontoret anser inte att jäv föreligger i denna detaljplan.
I övrigt hänvisas till "Kommentarer till remiss-svaren" sist i rapporten.

55. Yimby Göteborg

Yimby Göteborg är mycket positivt till ambitionen att skapa en riktig blandstad vid Karlavagnsplatsen. Här har vi istället en plan som säkerställer aktiva bottenvåningarna längs alla gator, dvs en plan som sätter blandstaden i centrum, och som lyckas med detta genom att tillåta att tillräckligt med människor för dessa lokaler får finnas i närområdet genom många bostäder och arbetsplatser. Den här planen och projektet kan bli en mycket bra modell för framtida stadsutveckling.
Vi har dock några synpunkter på viktiga detaljer.

Synpunkter

Förändra inte planbeteckningarna, Kvarteren har fått den mycket generella planbeteckningen BCDKOPS (för utom det med tornet som saknar S). Detta är mycket bra och kan bli en god utgångspunkt för en dynamisk blandstad som kan förändras över tid utan behov av nya planprocesser.

Vi vill understryka att det är ytterst viktigt att beteckningen "C -- I bottenplan medges endast centrumverksamhet" för alla kvarteren längs alla gator bibehålls genom hela planarbetet fram till att planen vunnit laga kraft. Denna planbestämmelse är nyckeln till att stadsdelen upplevs som en attraktiv blandstad från gatunivå.

Det är också bra att planen med "B2 -- Minst 30 procent av bruttoytan ovan mark ska användas för bostadsändamål" och "B3 -- Minst 50 procent av bruttoytan ovan mark ska användas för bostadsändamål" säkerställer inte området blir helt kontoriserat, utan att människor också bor här så att området kan leva även under kvällstid.

Gator, stråk och kopplingar till omgivningar

Det planerade området har ett gatu/gaturumssystem som inte helt naturligt kopplar till omgivande gatustruktur och det är oklart hur framtida gatustrukturer kan läggas till denna plan. Karlavagnsgatan, som skär genom området, får genom området en smalare utformning och ändrar karaktär från generisk gata till ett gångfartsområde utan enkel möjlighet till genomfartstrafik. Hela området inklusive gatorna ställs som på ett gemensamt garagepodium som har en högre nivå än omgivningen. Biltrafiken är istället hänvisad till stora omvägar runt kvarteren eller till två garageinfarter i områdets ytterkanter.

Biltrafiken är inte bara strypt genom området utan även runt det. Från Polstjärnegatan, norr om kvarteren, går det inte ta sig kortaste vägen österut till nuvarande Karlavagnsgatan. Istället leds trafiken en omväg först väster ut och sedan runt parken till Nya Polstjärnegatan utmed Hamnbanan, vilken betecknas som "väg" i detaljplanen. Detta är inte en stadsstruktur med generiska gator och naturliga stråk. Istället är det mer av ett (relativt) bilfritt område utifrån matat av biltrafik via leder optimerade endast för biltrafik. Det är en variant på det gamla tänkandet med "bilfria öar i ett hav av bilism".

Det är också intressant hur området matas med biltrafik "bakifrån" och inte från Lindholmsallén, vilket hade varit mer naturligt. Vad är vitsen med den 80 meter breda och ödsliga Lindholmsallén om den inte ska fyllas upp med (bil)trafikströmmarna?

Vi ser gärna att gatorna mellan kvarteren görs till något bredare stråk som kan husera en intensiv mix av trafikslag, inkl. biltrafik. Vi ser också gärna att dessa stråk blir naturliga förlängningar på befintliga och kommande gator i området. Det är viktigt att de planerade kvarteren inte vänder sig inåt utan även vänder sig mot och öppnar upp sig mot omgivningen. Området behöver kopplas med tydliga gatudragningar och stråk, och verksamheternas entréer även riktas utåt mot omgivningen. Framför allt Karlavagnsgatan i

sin befintliga sträckning borde vara det naturliga stråket med en intensiv mix av trafikslag och trafikanter.



Skiss på en mer generisk gatustruktur som främjar sammanhanget med resten av staden.

Karlatornet

Karlatornet saknar sockel. Nu verkar experter på höga hus vara inblandade i projektet, men vi vill ändå lyfta fram att höga byggnader utan sockel vid flertalet tillfällen har skapat problem med starka vindar i gatunivå. Torontos "Tall Building Design Guidelines" (länken) förespråkar en sockellösning där huvuddelen av tornet står indragen från sockelns fasad.

http://www1.toronto.ca/city_of_toronto/city_planning/urban_design/files/pdf/tall--buildings.pdf

Vad gäller tornet i övrigt är vi i variationens namn positiva till detta initiativ. Om Göteborgs ska vara en stad som är "Öppen för världen" är det just sådana här för Göteborg nydanande initiativ som måste tillåtas, speciellt som den arkitektoniska kvaliteten håller en mycket hög nivå. Att tornet kan komma att ses från många platser i Göteborg ska ses som något positivt som kommer att ge många göteborgare en intressantare upplevelse av staden och därmed potentiellt en ökad livskvalitet.

Prioritera planen

Slutligen vill vi uppmana stadsbyggnadskontoret att prioritera arbetet med denna plan så att den skyndsamt kan granskas, ställas ut och antas.

Kommentar:

Alla kvarter inom detaljplanen har C- bestämmelsen som anger att endast centrumverksamheter tillåts i bottenplanet.

Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har i samarbete tagit fram det förslag till trafiklösningar som föreslås. Detta för att erhålla upplevelserika gångstråk/gaturum där biltrafiken underordnas gång/cykel och lek, dvs de senare prioriteras inom området.

De finns också beskrivna i det Kvalitetsprogram som är kopplat till detaljplanen.
I övrigt se Kommentarer till remiss-svaren sist i rapporten.

56. Boende på Oxhagsgatan 68

Jag instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som är i grunden positivt till detaljplanen, men som samtidigt bland annat vill se mer sammankopplande stråk.

Kommentar: se Kommentar till skrivelse nr 55

57. Boende på Kustroddaregatan 5 A

Samma skrivelse som nr 55.

Kommentar: se Kommentar till skrivelse nr 55

58. Färgfabriksgatan 14

Samma skrivelse som nr 55.

Kommentar: se Kommentar till skrivelse nr 55

59. Boende på Fredriksdalsgatan 5

Samma skrivelse som nr 55.

Kommentar: se Kommentar till skrivelse nr 55

60. Boende på Nedre Kvarnbergsgatan 17

Samma skrivelse som nr 55.

Kommentar: se Kommentar till skrivelse nr 55

61. Boende på Ankargatan 14

Samma skrivelse som nr 55.

Kommentar: se Kommentar till skrivelse nr 55

62. Boende på Flötevägen 6, 434 92 Vallda

Samma skrivelse som nr 55.

Kommentar: se Kommentar till skrivelse nr 55

63. Boende på Putsegårdsgatan 15

Samma skrivelse som nr 55.

Kommentar: se Kommentar till skrivelse nr 55

64. Boende på Linnégatan 52

Samma skrivelse som nr 55.

Kommentar: se Kommentar till skrivelse nr 55

65. Boende på Gamla Tuvevägen 11 A

Härmed överlämnar jag mina synpunkter i form av pdf med text och noter, samt mp3 med musik. Jag är väl medveten om att dessa blir offentliga handlingar. Se även denna video på youtube: <https://youtu.be/9dl1vpOg--Y>

Möta himlen

Denna komposition, kallad *Möta himlen*, i föreliggande skissversion (se nedan), är, jämte dessa kommentarer och kompletteringar, mina synpunkter på detaljplanen för Karlavagnsplatsen i Göteborg. Det är förvisso något icke-formella synpunkter, med hög grad av konstnärlig utformning, men icke desto mindre väl underbyggda genom kunskaper om planen och planförfarandet, och framförallt genom mångåriga upplevelser av det aktuella området, samt det större område, hela Göteborg, som skulle påverkas visuellt (och psykologiskt) ifall planen förverkligas och de höga husen byggs, med Karlavagnstornet som det ultimata, något skruvade, utropstecknet.

Verket *Möta himlen* kommer att användas vid lyssningsworkshopar med barn och unga under sommaren 2016. Då framförs musiken live och utöver det komponerade tillkommer improviserade avsnitt. Deltagarna får berätta vad de upplever, och ges redskap att själva skapa musik med interaktiva instrument framtagna av Interaktiva institutet, samt uppmuntras att uttrycka sig i bild, dans mm. Allt detta tolkas sedan återigen av musikererna. Det bakomliggande syftet är att på nya sätt åskådliggöra stadsplaneringsprocesser. Vid workshoparna läggs stor vikt vid att göra beskrivningarna begripliga för de aktuella målgrupperna.

Att sända in ett musikverk som synpunkt på en detaljplan innebär förstås att det blir en offentlig handling. Upphovsrätten för framförande av musiken kvarstår hos mig, men jag accepterar att noterna sprids till dem som begär ut handlingarna.

Detta projekt/musikverk ingår i *Tonsätta staden! - utforskande processer*, som är ett uppdrag av Kultur och fritid i Lundby för mig, tonsättaren Fredrik Hagstedt. Uppdraget är formulerat tillsammans av Barbara Ekström, Tobias Gröndahl och mig. Tonsätta staden! avser att involvera fler stadsdelar och att tolka olika områden i Älvstaden och Göteborg i musik, fram till stadens 400-årsjubileum 2021. Åsikterna/synpunkterna som framförs i kommentarerna och kompletteringarna nedan står jag helt och hållet ensam för.

Som ytterligare komplement till detta dokument läggs en simulering på musikverket *Möta himlen* in i en film som publiceras på Medvetenhetsverkstads kanal på youtube (i två versioner: en fullängds och en förkortad).

Kommentarer till musiken i verket *Möta himlen*

Preludium: samrådsmötet

En välrepeterad presentation, och vi väntar på diskussionen... frågorna hopar sig som stjärnor – för att sedan släppas ut i rymden. Hoppsan, vad hände, ingen fick fråga något.

Det är oerhört viktigt att vi talar om att vi har en medborgardialog, att det finns möjlighet till inflytande, att vi har demokratiska processer. Men man får ju tänka på att det inte alltid finns tid för sådant.

Karlavagnen

Sju stycken stjärnor, som ser ut att ligga nära varandra, och som är en del av stjärnbilden Ursa Major. Och ett radioprogram.

Polstjärnan

Alfa Ursae Minoris, lyser stadigt i norr på himlen, en utmärkt vägvisare.

1. Ramberget

En viktig profil i staden, hittills, och en viktig utsiktspunkt, hittills. En del av det uråldriga landskapet med sina småskaliga berg omkring älv dalen. Och en härlig park med fina kvaliteter, ovanligt central tillgång för friluftsliv, och man ser allt man behöver, hela staden och ända ut till havet. Poängen med berget är känslan av att vara högre än omgivningen. Jag njuter av varje promenad där så länge det varar.

Interaktiva institutet

Lindholmen sjuder av kreativa och kunskapsinriktade verksamheter, och inte minst i området Karlavagnsgatan och Polstjärnegatan huserar många fascinerande aktörer. Interactive Institute får här symbolisera detta. Inte oväsentligt är att hyrorna hittills har varit rimliga i de ganska gamla och lite slitna husen, och möjliggjort för många att starta sina företag här. Ett viktigt inslag i den eftertraktade blandade staden.

Linbanan

Spännande nya saker är på gång på Lindholmen. En linbana ska gå över älven och även åt andra hållet inåt Hisingen. Ett idylliskt sätt att färdas för den som inte är höjdrädd. Fast relativt sett kommer den inte gå speciellt högt.

Skyskrapan

Visionen: vi bygger det högsta huset i Skandinavien och sätter Göteborg på kartan – ännu en ort med en skyskrapa. Visserligen skär det sig mot stadens gamla identitet och utseende, men folk är ju så rädda för förändringar. Vi måste visa dem! Det är nya tider nu. Och det är framförallt bråttom, det är inte viktigt att folk sätter sig in i frågan om vi verkligen behöver skyskrapor. Långsamma, tradiga, demokratiska processer behövs bara när man inte är så säker på att man gör det rätta. Så visionen ska bejakas; visualisera ett mycket högt torn som kommer att få alla andra hus att se futtiga ut. För att inte tala om små bergknallar och annat skräp. Jag hör mycket höga och mycket låga toner, klart dissonanta med en särskild sorts svårtillgänglig och skräckinjagande skönhet.

Arkitekttävlingen

Om någon ska vilja godkänna konkretiseringen av denna vision behöver den bli lite tydligare. Om man tar fram ett förslag så alla kan se hur bra det blir, måste de ju bli övertygade om att detta är rätta satsningen. Det är viktigt att få till ett imponerande landmärke. En tävling utlyses – och det spelar ju ingen roll om det går att utlova att vinnande bidrag kan utföras; det vet ju alla att det går till så i arkitekttävlingar. Och vinnare blev... de som ritat det högsta tornet i världen. De måste ju rimligen ha högst kompetensnivå. Oavsett om det blev speciellt snyggt eller passande. En skyskrapa som passar in i Göteborgs stadslandskap?!

Detaljplanen

Med tävlingen genomförd och avgjord finns bara ett krux: byråkraterna måste ta fram en beskrivning så att det blir lagligt att bygga, en detaljplan som tillåter extremt höga hus. Politikerna hjälper exploitören och hejar på: låt nu detta gå undan! Vi har bråttom, det är snart dags att fira att stan fyller jämnt, då måste monumenten stå färdiga.

Barn på taket

Förskolebarnen på takterrassen på sjunde våningen kommer att bli berikade med friska vindar, mycket buller och sol och en känsla av att vara väldigt små invid kolossala hus.

Hela staden

Genom byggandet av en hög skyskrapa à la Hong Kong kommer Göteborg lyfta segregationen till en högre nivå.

Stärka kärnan

Frestad att döpa satsen till ”Stärka makten”. Från tornets topp kan exploatören titta ner på sitt imperium. Och från den gamla stadskärnan kan folk skåda upp mot det nya och inse att de hamnat på fel sida älven.

Möta himlen

I Vision Älvstaden heter det visserligen Möta vattnet, men jag fann på en bättre titel. Vi strävar uppåt det gudomliga. Kanske når vi dit, kanske inte. Tornet ska manifesteras något särskilt, det kräver ett speciellt motiv, och i planhandlingarna står att läsa: ”Detta motiv är stadsomvandling. Göteborgs Stad växlar upp och ändrar skepnad, vilket kommer att innebära en tydlig skalförändring, inte bara vad gäller detta projekt.” --- Göteborg blir en mer storslagen stad genom att vi närmar oss himlen. Kanske lite mindre mänsklig också, men det får vi väl acceptera för den goda sakens skull. Nästa projekt blir kanske att bygga världens högsta hängbro, någonstans ovanför Älvsborgsbron? Broar är ju så bra symboler. Och förstås skyskrapor i varje stadsdel med självaktning.

* * *

Detta var inte en fullständigt balanserad sammanställning. Jag är till exempel fascinerad av att titta på bilder på skyskrapor i arkitekturböcker. Och även bilderna på tänkta Karlatornet är spännande. Och nog skulle jag med intresse följa uppväxten av en sådan byggnad. Men sen då, när den väl står där – vad händer då? Hur kommer jag och staden att må? Faktum är att jag lätt får kväljningar vid blotta tanken.

Kompletteringar

Mina viktigaste synpunkter på detaljplanen för Karlavagnsplatsen, har jag gjort mitt bästa för att uttrycka i musiken. Vissa saker vill jag för säkerhets skull extra understryka, samt komplettera:

- Det behövs en utredning, och konsekvensbeskrivning, över hur människors psykiska hälsa påverkas av att bo eller vistas i närheten av – inom synhåll av – skyskrapor. Det är fråga om hus som skulle kunna beskrivas som omänskliga i sin storskalighet, hus som tycks vara viktigare som symboler än funktioner. Det beskrivs i planen att Karlatornet skulle kunna motiveras som en symbol för stadsomvandling, att staden ”växlar upp” – frågan är, får en sådan stadsomvandling ske på bekostnad av invånarnas välbefinnande? En kartläggning av detta är viktigt; en omfattande medborgardialog vore på sin plats, och inte minst borde man söka upp och granska relevanta vetenskapliga studier kring hur skyskrapor påverkar människors hälsa.
- Vision Älvstadens tre huvudteman, Hela staden, Möta vattnet och Stärka kärnan kan knappast anses vara bärande idéer bakom skyskrapan på Karlavagnsplatsen. Inget av dessa teman handlar om skyskrapor, och några sådana beskrivs inte i visionen. Det talas om att bygga en tät stad, men redan hus på 10-12 våningar borde kunna anses skapa en tät stad, åtminstone med svenska mått mätt. I Vision Älvstaden beskrivs däremot att medborgardialog och -inflytande är viktigt. Det aktuella projektet har dock drivits fram i högt tempo och inte gett utrymme för detta. Vill man bidra till att ”Hela staden” borde befolkningen bjudas in till diskussion om det är lämpligt med så pass höga hus i Göteborg. Det är ju inte fråga om tillfälliga byggnader som det är lätt att flytta bort efter 2021.
- Ramberget är ett mycket viktigt och populärt område för rekreation på centrala Hisingen. Viktiga värden i detta sammanhang är känslan av relativt vild natur, avskildhet (trots närheten till stan) och fri utsikt. Allt detta spolieras fatalt vid byggandet av byggnader som är högre än berget, nära intill det. Inget av detta verkar ha tagits i beaktande i den aktuella detaljplanen.
- Utsiktsplattformen i tänkta Karlatornet ses som en garant för att det ska kännas inkluderande. Det beskrivs i detaljplanen att det är viktigt att det inte blir för dyrt

att besöka det, dock inte var smärtgränsen kan ligga. Det borde också utredas hur stor kapacitet som behövs för att det inte ska bli timslånga köer eller nödvändigt att förhandsboka ett besök – vilket också kan upplevas som exkluderande. Vidare borde det ifrågasättas värdet av en utsikt från ca 250 meters höjd; åtminstone vad gäller själva centrala Göteborg är antagligen en utsikt från omkring halva den höjden mer intressant

(Fredrik Hagstedts yttrande fortsätter i form av noter som illustrerar hans musikverk. Infogar dem inte här.)

Kommentar: Kontoret anser inte att det föreligger jäv i denna detaljplan. I övrigt se ”Kommentarer till remissvaren” sist i rapporten.

66. Boende på Karl Johansgatan 49 C

Angående gatustrukturen är det viktigt att gatorna ansluter väl till kringliggande gatustruktur. En mix av alla trafikslag är en förutsättning för ett gott stadsliv. I övrigt hänvisar jag till Yimby Göteborgs yttrande. En jättebra plan överlag, se till att hålla tidsplanen och sätt spaden i jorden snart!

Kommentar: se ”Kommentarer till remiss-svaren” sist i rapporten

67. Boende på Brämaregatan 13A

Jag tycker precis som Yimby Göteborg att planen är väldigt bra men vill se bättre stråk. Att bygga attraktiva stråk är något de flesta planer i Göteborg misslyckas med tyvärr. Människor behöver attraktiva stråk att följa. Gör inte om misstaget i Kvillebäcken att lägga ett torg mitt i området utan naturliga stråk att ta sig dit. Torget påminner om något som byggdes på 60-talet och är totalt dött.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret samarbetar med trafikkontoret och exploatörerna i utformningen av torget. Kvalitetsprogrammet, som är kopplat till detaljplanen, redovisar mer i detalj tankarna kring utformningen av gatorna och torgmiljöerna.

68. Boende på Ölmevallavägen 384, Åsa

Samma skrivelse som nr 55

Kommentar: se Kommentar till skrivelse nr 55

69. Boende på Gregorianska gatan 101

Jag tycker att det är en helt bisarr idé att bygga ett så pass högt hus nära det uråldriga Ramberget. Jag anser att det är Ramberget med omnejd som bör sätta standarden i området, alltså vara det man utgår ifrån. Sen är jag kritisk till tanken med att alla bottenplan på nybyggena skall inhysa "handel", då det påminner mig om miljonprojektet under 70-talet när vi trodde att människor skulle bete sig på ett sätt som dom sedermera inte gjorde. Jag anser att begreppet "blandstad" är problematiskt och luddigt i detta förslag då man river det gamla och åsidosätter det för enbart nybyggen.

Kommentar: se ”Kommentarer till remiss-svaren” sist i rapporten

70. Boende på Gamla Tuvevägen11

Jag är mycket positiv till stadsutvecklingen i planområdet men både skalan och tätheten lämnar mycket att önska gällande stadsbyggnadskvaliteter, påverkan på stadsbilden, solljusförhållanden för ett stort område, kulturmiljön samt sociala aspekter. För cirka två år sedan antogs en detaljplan för Götaverksgatan precis söder om föreliggande planområde (även den som en del av vision Älvstaden).

Jag tycker att samråd för detaljplan för bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen ska göras om för att stadsbebyggelse med liknande täthet och kvaliteter som vid Götaverksgatan prövas.

Utdrag ur planbeskrivningen för blandad bebyggelse vid Götaverksgatan i stadsdelen Lindholmen: Planen innebär möjlighet till en blandad stadsbebyggelse med ca 450 lägenheter i flerfamiljshus och stadsvillor, förskola med plats för 4-6 avdelningar, ca 3.000 kvm för centrumändamål, en friliggande restaurangbyggnad med samlingslokal och 8.000 kvm för kontor. Ambitionen är att skapa tydliga kvarter och gaturum där Lindholmen och Götaverksområdet blir ett rikt och sammanhängande stadsområde. Den västra delen utgörs av fyra kvarter, ett torg med restaurang utefter Lindholmsbassängen, ett nord-sydligt smalt parkstråk samt en större kontors- och centrumbyggnad utmed Lindholmospiren. I den östra delen skapas ett kvarter och en park. Planen ger möjlighet till ett sextonvåningshus i kvarterets nordöstra hörn vilket kommer vara väl synligt från älven och från Södra Älvstranden och Göteborgs centrum.

Stadsbebyggelsen vid Götaverksgatan har många goda kvaliteter som jag saknar i detaljplan för Karlavagnsplatsen. Göteborg är inte Hong Kong, precis som kloka kollegor skriver i GP. Att påstå att föreslagen stadsutveckling ligger i linje med Göteborgs vision Älvstaden är för mig provocerande. Ett sådant Göteborg vill inte jag ha på den platsen. Planera och bygg gärna tätt och högt (som vid intilliggande Götaverksgatan exempelvis), men ge inte förutsättningar till ett så extremt hus som kommer att skugga över stor del av andra med omsorg planerade stadsdelar.

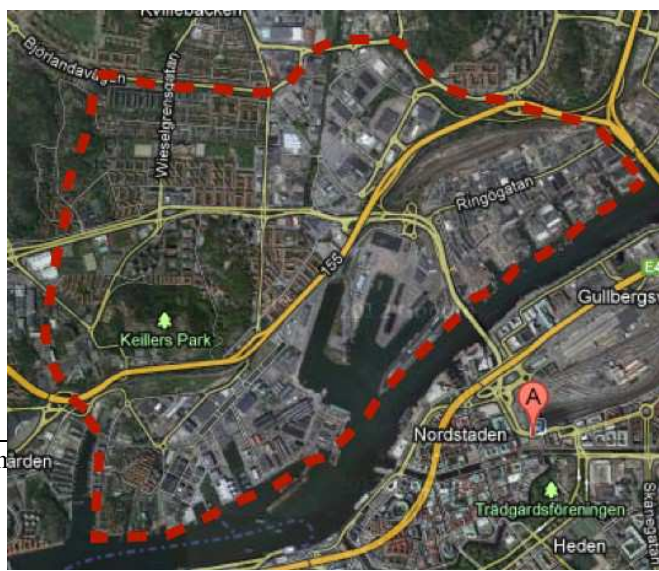
Kommentar: se ”Kommentarer till remiss-svaren” sist i rapporten

71. Fastighetsägare Centrala Hisingen

Om Fastighetsägare Centrala Hisingen

Fastighetsägare Centrala Hisingen (FCH) är en ideell fastighetsägarförening verksam i Lundbys primärområden Kvillebäcken, Lindholmen och Rambergsstaden (Centrala Hisingen). Medlemmar är såväl allmännyttan som bostadsrättsföreningar och privata fastighetsägare. Medlemskapet är frivilligt och bygger på engagemang för en socialt hållbar miljö och vilja att genom gemensamma krafter åstadkomma en önskvärd förstärkning av de gemensamma boendemiljön i stadsdelen. Anslutningsgraden är ca 65 procent av det totala antalet lägenheter i området. Vår ambition med arbetet är att utveckla Centrala Hisingens till en levande stadsdel - mitt i Göteborg.

FCH startade i december 2002. Under de 14 år som föreningen hittills varit verksam har en mängd olika aktiviteter och projekt ägt rum. Förutom en mängd åtgärdsplaner för skötsel och underhåll, har vi också en flera konkreta exempel på aktiviteter



och projekt, såsom Tillsynsvandringarna, Trygghetsvandringar, Trygghetskontroller av fastigheter, Jag känner mig trygg! - för ökad upplevd trygghet ur ett jämställdhetsperspektiv och ett flertal utvecklade mötesplatser i form av både torgmiljöer och parker. Åtgärderna vi gör grundar sig helt på boendes upplevelser av sin stadsdel.

Eftersom detaljplanen berör vårt verksamhetsområde, ser vi det av största vikt att komma in med ett yttrande. Vi har en god bild och djup kunskap över området och lämnar härmed våra synpunkter.

Våra synpunkter och kommentarer på Detaljplan för Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen inom stadsdelen Lindholmen i Göteborg

Övergripande reflektioner

Vi tycker det är spännande och bra att förtäta på Lindholmen. Stadsdelen har idag svårt att vara aktiv många av dygnets timmar. Med den föreslagna exploateringen kommer förutsättningarna för en aktiv stadsmiljö ökas markant.

Det vi saknar i detaljplaneförslaget är ökade kopplingar till avgränsande stadsdelar som Rambergsstaden och Kvillestaden. Vid en sådan här stor bebyggelse finns det risk att de befintliga barriärerna förstärks, om inget extra arbete görs för att skapa nya kopplingar. Det här är viktigt inte bara för de gamla områdena, utan även för det nya. Det är än svårare för nyinflyttade att hitta de få passager som finns. Den genuina blandstaden som finns i det redan bebyggda Kvillestaden upp mot Wieselgrensplatsen behöver också få en ökad mängd besökare för att detaljhandel och restauranger ska kunna bedriva verksamhet och utvecklas.

Om kopplingar och stråk

Det är viktigt att bygga bort/förhindra otrygghetsskapande barriärer - det är alla överens om. Men det som verkligen är angeläget att kommunen ser att det är omfattande insatser och kloka, modiga och moderna tankar som behövs - kanske särskilt på planstadiet - för att möjliggöra att Göteborg utvecklas på ett tryggt och mänskligt sätt. Vi behöver öka Göteborgs tillgänglighet, mångfald och attraktivitet.

På Centrala Hisingen finns många platser som idag är svåra att nå. Det handlar om såväl sociala som fysiska barriärer i form av minskad kontakt och samhörighet mellan stadsdelens olika områden. De fysiska barriärer av störst negativ betydelse är fr a Lundbyleden/Hamnbanan och Hjalmar Brantingsgatan. Den sociala barriären går i stort längs med Hamnbanan.

Kopplingar längre ut än till Kvillestan och Lindholmen (vid sidan av de andra exploateringsplatser) betonas även i Vision Älvstaden (s.16) ”*Vi ska: - skapa ett stadsmänsigt stråk mellan Wieselgrensplatsen och Centralenområdet.*”

Ett systematiskt och strategiskt arbete att knyta ihop Frihamnen med omliggande stadsdelar behöver vidare ha ambitionen att sträcka sig geografiskt längre in i Lundby än det som detaljplanen beskriver - och ha bättre strategier och idéer hur detta ska gå till. Här har utvecklingen av Frihamnen en viktig funktion att fylla genom att koppla ihop en segregerad stadsdel - från Lindholmen till Fyrklövern.

Av vikt är också att kopplingarna kommer tidigt i processen.

Under byggprocessen

Boende på Centrala Hisingen kommer under många år bo granne med Sveriges största stadsutvecklingsprocess. Det är av central betydelse för dessa boendes trygghet och trivsel att logistik, byggplatser och information är tydliga, välordnade och informativa.

Sammanfattningsvis

Generellt har detaljplaneförslaget exempel på många goda lösningar om vilka åtgärder som skulle vara värdefulla för att skapa en spännande stadsdel med Nordens högsta hus.

De vidare planerna på linbana över älven till Wieselgrensplatsen är också mycket kloka, och även om den inte är föremål i denna detaljplanen, är det för oss viktigt att betona den stora positiva betydelse det skulle ha för att koppla samman våra olika stadsdelar.

Kommentar: Denna detaljplan ger inte några nya kopplingar mot angränsande områden. Den dag Hamnbanan grävs ner finns stora möjligheter att binda samman olika stadsdelar och områden på ett säkert och bra sätt.

I övrigt se ”Kommentarer till remiss-svaren” sist i rapporten.

72. Boende på Västerlandsgatan 8

När Göteborgregionens byggplaner för de närmaste 20 åren läggs ihop blir det projekt för 900-1000 miljarder. Det betyder en investering på c:a 1,5 miljon per invånare, vilket är orealistiskt, bantningar och strykningar måste komma.

Det mest uppblåsta projektet är Karlastaden på Lindholmen dels för sin perversa höjd, men ännu mer för sin extremt stora våningsyta på en minimal tomt. På en markyta av 30000 kvm vill man bygga 275000 kvm våningsyta. Det innebär en extremt hög exploatering på 9,2 (våningsyta dividerad med markyta). Tomtytan utgör endast en fjärdedel av Exercis-Heden medan våningsytan är mer än fyra gånger Läppstiftet (62000 kvm inkl. låghuset) vid Lilla Bommen. Man kan även jämföra med blandstaden på gamla Prippstomten mellan GP-huset/Odinsgatan och Fattighusån med hotell, bostäder, kontor, restaurang, handel och något bevarat äldre hus, exploateringstal mindre än 3. Karlavagnens exploatering är drygt 3 gånger högre. Jämförelserna visar att ett hållbart stadsbyggande inte kan baseras på Karlavagnens fantasiexploatering.

Karlavagnen lanserades i GP för en tid sedan som Göteborgs nya stadskärna av den tilltänkte exploatören Serneke, som påstår att han jobbat med projektet i tio år. Det förefaller att vara att bolla med fakta. I Göteborgs översiktsplan 2009 finns inget nämnt om en ny stadskärna. Den aktuella platsen benämns som förnyelseområde för blandad bebyggelse på samma sätt som andra före detta industriområden. Att det skulle vara en lämplig plats för ny stadskärna framgår inte i översiktsplanen och är ytterst tveksamt.

Platsen för Karlavagnen är inte platsen för en ny stadskärna. I öster ligger en nybyggd central för fjärrkyla med en alltför hög ljudnivå. I norr finns en skyddszon för farligt gods på hamnbanan och för buller från Lundbyleden. Ytan däremellan är utlagd som parkområde, ej lämpligt som anlagd lekplats eller idrottsanläggning. I väster begränsas tomten av ett kompakt bostadskvarter i 8-9 våningar med exploateringstal c:a 3. Det är inte rimligt att man ena gången planerar nya Kvillestaden med exploateringstal på 2,0 och sedan kan fixa 9,2 på en sämre tomt och på oklara grunder.

Med en ordentlig bantning kan Karlavagnen ändå bli ett bra projekt. Det kan bli bra om de lägre byggnaderna (podiebyggnaderna 6-8 vån.) och kvarteren bibehålls, och höghusen sänks så att bostäder kan ha balkonger dvs. max 12-15 vån. I enlighet med tidigare planer för området kan dessutom ett höghus på c:a 30 vån. uppföras som fond och avslutning av Lindholmshamnen. Efter en sådan bantning får vi ett projekt, som fortfarande har en hög exploatering, men som är avpassat för staden och som kan stå modell för utbyggnad av intilliggande industritomter. Då kan projektet få vettiga ljus- och klimatförhållanden och bli det boende-alternativ för barnfamiljer, som utlovas i samrådshandlingen.

Av kvalitetsprogrammet för Karlavagnsplatsen framgår (sid 10):

- Den nya stadsdelen skapas med utgångspunkt för barn och ungas bästa.

- Utformningen av gator, platser och parker underlättar för barn i alla åldrar att röra sig fritt i sin vardag
- Ambitionerna är att göra området till ett naturligt alternativ för barnfamiljer.

Det framgår inte hur ovanstående kvaliteter har tillgodosetts i förslaget

Sammanfattning:

Karlavagnsförslaget har inget stöd i Översiktsplan 2009 eller någon senare fördjupning.

Projektet har en extremt hög exploatering, som inte motiveras av tomt och läge.

Projektet uppfyller inte uppställda krav enligt kvalitetsprogrammet.

Planer för angränsande industrifastigheter måste redovisas och samordning måste ske.

Högsta byggnad c:a 30 vån av stadsbildskäl och bostadskvalitet.

Projektets illustrationer ger ingen objektiv bild av det verkliga projektet. T.ex. i form av elevationer längs huvudgatan

Kommentar: se "Kommentarer till remiss-svaren" sist i rapporten.

73. Arkitekturens Hus

Mot bakgrund av att denna detaljplan innehåller förslag till byggnation, som berör hela Göteborg med innevanare, verksamma och besökare, lämnar föreningen Arkitekturens Hus detta remissyttrande.

Programförutsättningar:

Initiativet till byggnationen, som innehåller norra Europas högsta skyskrapa och den högsta exploateringen inom någon fastighet i Sverige, har kommit från byggherren Serneke.

Inom denna del av Lindholmen, norr om Lindholmsallén, finns ingen översiktsplan, som tillåter mer än en bebyggelse i upp till 8 våningar. Detta område ingår ej i planeringen av Älvstaden, som pågått i mer än fem år. Av dessa skäl bedömer vi denna detaljplanen som en så kallad "frimärksplan".

Det är ytterst allvarligt att Stadsbyggnadskontorets ansvariga arkitekter reservationslöst accepterat byggherrens utspel att bygga en skyskrapa med tillhörande höghus och byggnadsvolymer utan att först ha förankrat detta i en översiktsplan.

Med dessa förutsättningar har kommunen i samarbete med byggherren skrivit ett program för en arkitekttävling, som grundar sig på målsättningen att bygga Sveriges högsta byggnad i Göteborg.

I tävlingsjuryn ingick stadsarkitekten, vars tidigare arkitektkontor haft byggherrens uppdrag att göra förhandsstudier av exploatering på tomt. Kan man betrakta stadsarkitekten som en opartisk tjänsteman, när man har denna anknytning till arkitekttävlingen?

Byggherren har personligen redovisat att programmet för arkitekttävlingen skulle innehålla krav på en skyskrapa, som skulle vara högre än Turning Torso i Malmö. Detta krav godkändes av tävlingsjuryn.

Stadsbild:

Göteborg har en natur som präglas av nordens största vattendrag Göta Älv omgivet av ett lågland med kraftiga berg på ömse sidor om älven. Denna stadsbild har förstärkts av att bergen har byggnader som Skansen Kronan och Skansen Lejonet från 1600-talet och att, senare generationer byggt Masthuggskyrkan, Carolus Rex, Otterhällan och Sjöbefälsskolan på södra sidan. Det mäktiga Ramberget på Hisingen har inte några byggnader på toppen utan har fått råda i ensamt majestät, som symbol för Hisingen.

Vad har detta för likhet med det platta Malmö, som bara har några låga uppfyllda kullar på ett tiotal meter. Staden ligger vid Öresund och har inget vattendrag eller berg som präglar stadsbilden.

I Malmö kan det ha funnits motiv för ett så kallat landmärke, som Turning Torso, men denna smäckra vridna skulptur har varit och är ett stort ekonomiskt bekymmer för byggherren HSB. Man har inte kunnat sälja bostadsrätter, det är stor omflyttning i byggnaden och man har inte kunna hitta någon köpare till fastigheten.

Göteborgs stadsbild får ej förstöras för all framtid genom att bygga en skyskrapa som "Karlavagnstornet". Alla göteborgare skulle tvingas se denna koloss från sina bostäder och när man rör sig i staden. Den skulle krossa Rambergets mäktiga volym, dominera hamnen, påverka hela Norra Älvstranden, vara det dominerande blickfånget från Södra Älvstranden och synas från innerstadens kanaler och högre byggnader.

Symbol:

Vad skulle en sådan skyskrapa och byggnation symbolisera:

En byggherres "monument" att synas över vår stad för all framtid?

Ett "rikemanstorn", där man köper bostadsrätter med "skyhöga" priser som relateras till höjden?

Ett storkvarter, där de "rika bor högst" i bostadsrätter och de "fattiga bor lägst" i hyresrätter?

En skyskrapa med bostäder, där man inte kan öppna fönster eller ha öppna balkonger?

Ett storkvarter, som inte lämpar sig för barnfamiljer med för höga hus och överexploaterad mark?

Ett försök att splittra Vision Älvstaden, som ska innehålla blandstad i Frihamnen och utveckla Backaplan till ett modernt köpcentrum?

Ett exempel på hur en enskild byggherre kan manipulera stadsbyggnadskontoret att medverka i en överexploatering av en tomt, som ej har någon förankring i realistiska behov för serviceunderlag?

Ett stadsbyggnadskontor som ett fartyg "utan roder" och politiker som tappat ansvar för Göteborgs långsiktiga utveckling?

Förslag:

Det är hög tid att stoppa detta projekt och börja om från början!

Vår förhoppning är att stadsbyggnadskontoret kan utarbeta förslag till byggnation, som sätts in i ett större sammanhang med ett stadsutvecklingsprogram. Byggherren bör även ta sitt ansvar och vara öppen för att bygga bostäder och verksamheter av god kvalitet, som anpassas till stadens villkor!

Högsta tillåtna höjd på byggnader i området, måste vara lägre än Ramberget!

"Vår mest kända stjärnbild är Karlavagnen, som består av sju stjärnor, där fem är mera ljusstarka. Om man ska göra en rättvis association till namnet bör man söka en lösning för detta kvarter med flera medelhöga byggnader - dock ingen solitär skyskrapa." (Citat från vår GP-debattartikel 16.03.03.)

Vårt remissyttrande innehåller de tre artiklar, som vi fått publicerade under remisstiden för kv Karlavagnen i GP, som är den enda tidning med större spridning i Göteborg.

Bilaga 1. Fria ord i GP 2016 02.09 med rubriken: "Rösta om Karlavagnen"

Bilaga 2. Debattartikel i GP 2016.03.03 med rubriken: "Göteborgarna behöver inte Karlavagnstornet."

Bilaga 3. Replik på debatt GP webb 2016.03.16 med rubriken: "Börja om med kv Karlavagnen"

Vi har ett stort ansvar att det framtida Göteborg skall utvecklas till en vacker och socialt rättvis stad!

1. Rösta om Karlavagnstornet

Varför ska vår vackra stad ha norra Europas högsta skyskrapa i framtiden? GP:s drönbild 266 m upp visar utsikten över staden. Vi tvingas se tornet från stora delar av Göteborg! Behöver man bo mer än 200 m över andra hus för att få utsikt? Ska vi göteborgare sälja ut vår mark och vårt luftrum till en privat exploatör?

Tornet har hotell i 10 vån. och bostäder i 75 vån. Göteborg har ingen erfarenhet av bostäder över 15 vån. HSB kunde inte sälja bostadsrätter i Turning Torso - vem tar riskerna här? Kv Karlavagnens bostäder är olämpliga för barn och förskolan + lekgård på 6 vån. motiveras av bättre luft på denna höjden. Vilken miljö har då övriga förskolor och lektytor i marknivå? Tomtens exploatering, som är tre gånger större än Lilla Bommens, motiveras av att få underlag till blandstadens service, vilket skulle innebära att övriga staden har för låg täthet!

Byggherrens krav i arkitekttävlingen var att tornet skulle vara högre än Turning Torsos 190 meter! Vad skulle gälla om denna var 100 meter högre? Vissa politiker och stadsarkitekten lovordar projektet medan massmedia tiger! Karlavagnstornet berör alla i Göteborg och måste få en bred förankring. - Välj gärna en folkomröstning!

2. Göteborgarna behöver inte Karlavagnstornet

Utan djupare förankring i stadens utveckling har ett plötsligt intresse för höghusprojekt dykt upp. Vad ligger bakom denna trend, som har sina rötter i storstäder med extremt höga tomtpriser och exploateringskrav? Vi lever i ett av de mest glesbefolkade länderna och har de bästa förutsättningar att bygga i en mänsklig skala och möjlighet att tillvarata, ljus, luft och markkontakt. Funktionalismen under 1900-talet var ett svar på att möta dessa behov, där man prioriterade varje bostads behov av god funktion och närmiljö. Nu råder stor förvirring! Å ena sidan vill politiker och några nostalgiker bygga en kvartersstad med sina förebilder i 1800-talet och å andra sidan vill man bygga höghus utspridda i staden utan en genomtänkt planering! De höghus, som nu är aktuella har alla initierats av företag, där sedan Stadsbyggnadskontoret genomför planeringen på direktiv från politikerna!

Det mesta extrema förslaget är skyskrapan "Karlavagnstornet", som inte kan symbolisera Göteborgs centrum - utan enbart en byggherres behov av att visa sin makt och synas över stora delar av staden. Vad har göteborgarna för glädje av detta? Förutom att ett sådant torn syns vida omkring påverkas hela närområdet av "insyn från ovan". I våra dagar diskuteras förbud mot "drönare" för intrång i folks privatliv - vem vill bo granne med ett sådant torn!

Att bygga högt på liten yta kan motiveras av efterfrågan på stora kontor medan en bostad sällan är större än 100 m². Bostäder har inga fördelar av en höghuslösning mer än utsikten! Där gäller i stället fri sikt- men inget behov av att bo skyhögt över marken! I fallet Karlavagnstornet är det en lek med siffror, där byggherren krävde en högre höjd än Turning Torsos 190 meter.

Målsättningen att bli högst i Sverige låg sedan till grund för arkitekttävlingen! Är detta ett seriöst programkrav som kunde godkännas av ansvariga i kommunen?

Om målet med en bebyggelse i kvarteret Karlavagnen är att uppnå en önskvärd exploatering kan detta lösas med olika utformning! Vi efterlyser sådana alternativ, vilket lämpligen borde funnits med i programmet för arkitekttävlingen. I GP:s Fria Ord föreslår signaturen Håkan E en fördelning med flera höghus, vilket skulle skapa ett "kluster" på Lindholmen. Om ambitionen är att skapa ett stort antal bostäder och arbetsplatser, bör byggherren vara öppen för en alternativ lösning som är bra för Göteborg.

Vår mest kända stjärnbild är Karlavagnen, som består av sju stjärnor, där fem är mera ljusstarka! Om man skall göra en rättvis association till namnet bör man söka en lösning för detta kvarter med flera medelhöga byggnader - dock ingen solitär skyskrapa!

Planeringen av området runt kvarteret Karlavagnen är bristfällig! Detaljplaneområdet är en så kallad "frimärksplan" (Liten del i ett oplanerat område), som innehåller ett stort kvarter med ca tio byggnader, och ett parkområde norrut mot Lundbyleden. Mot väster finns ett nybyggt bostadsområde i 8 våningar plus ett äldre industriområde samt ett mindre verksamhetsområde på östra sidan. Skall man bygga ett projekt av denna dimension krävs en långsiktig plan för hela området! Enligt uppgift skall ett stadsutvecklingsprogram påbörjas i år och vara klart år 2017. Först då tar man ställning till hur hela området skall exploateras och i vilken höjdskala. - Kvarteret Karlavagnen måste avvakta denna planering!

Byggherrens motivering till det extremt höga exploateringsstalet 8,2, vilket är det högsta i Sverige är att få tillräckligt underlag för "blandstadens service". Detta känns helt överdrivet med tanke på att Lindholmen Science park på andra sidan gatan innehåller flera tusen arbetsplatser. Vad gäller i så fall för övriga delar av centrala Göteborg som har "blandstad" med låga exploateringsstal?

Kv Karlavagnens planering innebär att många människor skulle bo och arbeta på en hårt begränsad yta, vilket inte kan vara målet med utvecklingen av vår stad! Detta är inte Hong Kong!

Göteborg har flera höga kontorshus, som är arbetsplatser för vuxna. Däremot har vi ingen erfarenhet av bostäder över femton våningar. Redan på denna höjd saknar man kontakten med marken runt huset och rent generellt anser vi att bostäder på 11 - 84 våningar är olämpliga för barnfamiljer! Vid en studie av byggnadsmodellen ser man volymer med stora "husdjup", som kan vara lämpliga för kontor - men knappast för bostäder. En redovisning med lokalisering av "genomluftade" respektive "enkelsidiga" lägenheter måste göras för att kunna bedöma bostädernas kvalitet i området! Det är också frågan om barn och vuxnas utemiljö på marken, som måste bli starkt begränsad. Detta gäller inte minst förskolornas lokalisering! Hur kan man föreslå lekgårdar på taket av 6-våningshus och motivera detta med att luften är bättre på denna höjd och att barnen får mer sol där? Då borde det vara sämre miljö för de förskolor och lekplatser, som finns på marken!

Stadsdelsförvaltningen har ett stort ansvar för att godkänna förskolor med dessa förutsättningar. Det som oroar oss är att intervjuade politiker och medarbetare på Stadsbyggnadskontoret inte uttrycker någon oro om vare sig för "Karlavagnstornets" höjd eller exploateringen i kvarteret. Ingen av dessa personer har erfarenhet av högre byggnader i Göteborg än det 100 meter höga Gothia Tower. Inser man inte problemet eller har man tystnadsplikt? De ekonomiska förutsättningarna bör även redovisas och vilken risk tar kommunen, byggherre, banker och köpare av bostäder i detta projekt?

Den utställning, som nu pågår om projektet, är den första remissen till stadens instanser och medborgare! Den kommer att följas av en remiss senare i år och sedan fattas beslut av kommunen. Detta projekt, som kommer att prägla Göteborg i framtiden, är det mest dramatiska i Göteborgs moderna historia. Varför vill man forcera fram detta på kort tid?

Formgivning är en personlig fråga men vårt intryck är att "Karlavagnstornet" mer påminner om en enorm "påle" än ett graciöst landmärke!

Kommunen äger marken och har planmonopol i staden. Detta är två skäl till att det är vi göteborgare, som skall avgöra vad och hur högt man skall bygga i detta kvarter!

Vårt förslag är: Återremiss av planidén med skyskrapan "Karlavagnstornet"!

3. Börja om med Karlavagnen! replik GP webb 2016.03.16

Göteborg behöver många nya bostäder! Vi välkomnar byggherrar som vill bygga bostäder, som blir en bra boendemiljö och en positiv del av vår stadsbild!

Om en byggherre kräver att få bygga skyhögt högre än alla andra byggnader, att få bygga med extremt högt exploateringsstal (bebyggd yta i förhållande till tomtytan) och att få bygga familjelägenheter på upp till 266 meters höjd över marken - då känns det obehagligt för oss göteborgare! Då hjälper det inte att anordna en arkitekttävling med dessa förutsättningar och bjuda in internationellt kända arkitektkontor.

Vi hoppas att Kv Karlavagnens byggherre är intresserad av att bygga bostäder och verksamheter i en skala, som passar i Göteborg! Vår debattartikel 2016.03.03 med rubriken "Göteborgarna behöver inte Karlavagnstornet" handlade i huvudsak om stadsbilden, innehållet och bakgrunden till remisshandlingarna. Detta är viktiga ställningstagande, som vi önskade få svar på från våra politiker, stadsbyggnadskontoret och allmänheten.

Den publicerade repliken i GP 2016.03.07, företräder enligt vår uppfattning, enbart byggherrens intressen för att bygga norra Europas högsta skyskrapa i vår stad med redovisning av föreslaget innehåll i kvarteret.

Under ca 10 år har planeringen av "Vision Älvstaden" bedrivits i kommunen med hög ambitionsnivå. Detta utvecklingsarbete har omfattat Frihamnen, Backaplan och Ringön på Hisingen - förutom områden på södra sidan av älven. Remisstiden för Frihamnens detaljplan, som ingår i "Älvstaden", avslutades den 1 mars 2016

Kv Karlavagnen ingår däremot inte i "Älvstadens" planering. Projektet kan därför betraktas som en så kallad "frimärksplan" - lösryckt ur sitt sammanhang! Det är därför olyckligt att detta enorma projekt med "Karlavagnstornet" delvis har samma remisstid fram till den 15 mars 2016.

Vi önskar få svar från kommunens representanter på stadsbyggnadskontoret (SBK): stadsbyggnadsdirektör, stadsplanechef och stadsarkitekt om tiden och motiven till den aktuella remisshandlingens om Kv Karlavagnen:

Vilket utredningsarbete har föregått program och planering av arkitekttävlingen?

Vilka argument och analyser har SBK haft för att föreslå en skyskrapa på denna tomt?

Finns det alternativ med bebyggelse på tomten i lägre höjd (t ex max 20 våningar)?

Hur motiverar man behovet av Sveriges högsta exploatering "för att få underlag till en blandstad"?

Hur ser man på lämpligheten för familjelägenheter och förskolor i kvarteret?

Varför inväntar man inte stadsutvecklingsprogrammet innan Kv Karlavagnen planeras?

Hur ser man på säkerheten med skyddsavstånd till farligt gods på Hamnbanan?

Hur ser man på säkerheten för boende i en skyskrapa på 86 våningar?

Planerna på att bygga detta kvarter berör oss alla då "Karlavagnstornet" skulle synas över stora delar av Göteborg. Vi skulle alla bli "grannar" till detta projekt och bör ha rättighet att yttra oss om stadsplanen. De närboende skulle tvingas bli granskade uppifrån och alla boende och verksamma på Hisingen skulle dessutom bli ständigt påmindas

om hur en gigantisk byggnadsvolym skulle finnas i deras vardag - när de rör sig i stadsdelen!

Det är viktigt att alla kan få en uppfattning om storleken på Karlavagnstornet. Därför bör man bygga modeller i samma skala av Göteborgs tidigare höghus: "Läppstiftet", Gårdahusen, Gothia Tower mm och redovisa dessa intill modellen på det föreslagna K-tornet!

Säg nej till Karlavagnstornet och bygg i stället positiva bostadsmiljöer i Göteborg! Vi är många som vill medverka till detta!

Kommentar: Förslaget till detaljplanen är framtaget i samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, trafikkontoret, stadsdelsförvaltningen Lundby och exploitörerna. Platsen är väl vald utifrån tidigare studier och har föregåtts av en arkitektävling. Den följer de krav PBL ställer på en detaljplan.

I övrigt se "Kommentarer till remiss-svaren" sist i rapporten

74. Skrivelse utan angiven adress

Hej, jag tycker att det är märkligt att denna väldigt höga skyskrapa redan syns i annonsering, tom i reklamfilm, från både Göteborgs stad, Trafikverket och privata exploitören innan förslaget har varit på remiss. Vad är det för vits att ha synpunkter på projektet och byggnaden när den redan "pluggas" på stan? Lagligt sett så är inte utformningen antagen, ju?

Kommentar: Samrådshandlingen är den första handling som alla kan lägga synpunkter på. Först efter det att planen vunnit laga kraft kan förslaget realiseras.

75. Skrivelse utan angiven adress

Samma remissvar som nr 55.

Kommentar: se Kommentar till skrivelse nr 55

76. Skrivelse utan angiven adress

Samma remissvar som nr 55.

Kommentar: se Kommentar till skrivelse nr 55

77. Skrivelse utan angiven adress

Samma remissvar som nr 55.

Kommentar: se Kommentar till skrivelse nr 55

78. Skrivelse utan angiven adress

Jag instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som är i grunden positivt till detaljplanen, men som samtidigt bland annat vill se mer sammankopplande stråk.

Jag vill få uttrycka att det är väldigt stor risk att den levande blandstad som önskas uppnås i verkligheten kommer utebli om gatorna i området i praktiken görs till gågator. Det är väldigt viktigt att Karlavagnsgatan och åtminstone någon nord-sydlig gata blir naturlig genomfartsgata som faktiskt väljs av trafikanter (dvs det är inte den lagliga möjligheten att framföra bil som är avgörande, utan det är att detta vägval faktiskt görs). Den planerade inmatningen av trafik utifrån, via kringleder och rondeller och endast till områdets periferi, är ett illa valt alternativ.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret samarbetar med trafikkontoret när det gäller utformning av gator och stråk i detaljplanen.

79 Skrivelse utan angiven adress (OBS! sent inkommet svar)

Samma skrivelse som nr 55.

Kommentar: se Kommentarer till skrivelse nr 55

80. Anonym

Vi ska bygga blandstad, men kan inte ett smart sätt att bygga blandstad också vara att se till att bevara en del av det befintliga och integrera det till den nya miljön? Som jag förstått kommer det karaktäristiska huset (det på fastigheten 1:10) få ta stryk för ett av husen som bara kommer vara ett av flera i skuggan av Karlavagnstornet.

Och en förskola på våning 6, med motiveringen att luften där är bättre? Försök övertyga en förskolelärare om att det argumentet bräcker alla de argument som finns för en förskola i markplan.

Politikerna behöver ge handläggarna på stadsbyggnadskontoret utrymme att få använda sina arkitektoniska kunskaper. Just nu känns det (och märks det) att de bara ska driva fram ett förslag som politiker och exploatör redan kommit överens om för länge sen.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen Lundby arbetar tillsammans med exploatörerna fram det förslag till detaljplan som därefter går ut på samråd.

Kommentarer till remissvaren

Överensstämmelse med tidigare planer och program

Planförslaget överensstämmer med Översiktsplanen för Göteborgs kommun, antagen av Kommunfullmäktige 2009, som anger att området är ett förnyelseområde. Marken föreslås användas för blandad stadsbebyggelse med bostäder, arbetsplatser, service, handel och mindre grönytor. Blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd. En översiktsplan anger inte hushöjder, boendeformer mm.

En del av detaljplaneförslaget ingår i ”Program för Lindholmshamnen – Lundbystrand” som godkändes av Kommunfullmäktige i mars 2000. I programmet anges att målsättningen med utbyggnaden är att skapa den goda staden: ”en fruktbar blandning av arbete, boende, utbildning, handel, forskning, kultur och rekreation. Intressanta mötesplatser med närhet till vatten i en bebyggelsemiljö där gammalt och nytt blandas.” Detaljplaneförslaget stämmer i princip överens med programmet, men har en högre exploateringsgrad.

Till detaljplanen hör ett Kvalitetsprogram. I detta beskrivs kvaliteter, standarder och principutformning när det gäller byggnader, mark och infrastruktur. Här förtydligas utgångspunkter för gestaltning och anvisningar om exempelvis fasadmateriell, markbelysning, planteringar och belysning i området.

Syfte, mål vision

Detaljplanen ska utgöra en del i det övergripande arbetet med att långsiktigt utveckla stadsdelen Lindholmen enligt ”Vision Älvstaden”. Ambitionen är att förstärka attraktionskraften och erbjuda mer bostäder och verksamheter i ett kollektivtrafiknära läge.

Området ska upplevas som arkitektoniskt variationsrikt och intressant. De offentliga miljöerna ska inbjuda till vistelse och kännas trygga.

Karlatornet med tillhörande kluster av höga och låga byggnader, med ett blandat innehåll och hög grad av tillgänglighet för allmänheten, är ett viktigt steg i utvecklingen av såväl Lindholmen som Älvstaden som helhet. Höga hus blir landmärken och orienteringspunkter i staden.

Höga hus Arkitektur

Planförslaget är resultatet av en internationell arkitekttävling.

Stadsbyggnadskontorets bedömning överensstämmer med tidigare bedömningar kring höga hus på Lindholmen. Området har varit aktuellt för byggnation av höga hus 1999 och 2006 men projekten realiserades inte.

Platsen är väl vald med tanke på markeringen av en ny inriktning för staden och etableringen av tät stad norr om älven. Karlatornet kommer att exponeras extra tydligt i förlängningen av Stora Hamnkanalens yttre del som pekar rakt mot denna plats och där Karlatornet hamnar som fondmotiv. De aspekter som lyfts fram i den visuella landskapsanalys som gjorts för området pekar på några nyckelfrågor som bör belysas i samband med etablering av ett nytt landmärke: graden av exponering i landskapsrummet, konsekvenser på befintliga landmärken, topografi och landskapstyp och stadsbyggnad i stort. Projektet blir ett komplement till Slottsberget, Ramberget samt Cityvarvets kranar och torrdocka som landmärke i landskapet runt älven. Bergen på Hisingsidan har i alla tider haft konkurrens av storskaliga varvsbyggnader och fartyg under byggnation. Den stora förändring staden nu går igenom innebär att dessa brokiga varvsmiljöer ersätts av tät stad. Tre av Cityvarvets kranar kommer kunna bevaras, vilket ökar läsbarheten av stadens årsringar.

Att bygga på höjden innebär också att en mindre markyta tas i anspråk samtidigt som det tillskapas förutsättningar för fler göteborgare att kunna bo, jobba och besöka stadsdelen. Det stora antalet boende ger förutsättningar för ett attraktivt stadsliv som drar till sig besökare, kunder, butiker, restauranger som också gör det intressant för kontor och arbetsplatser att etablera sig i området.

Trafik

Trafik

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har tillsammans tagit fram det förslag till trafiklösningar som presenteras i förslaget. Detta för att erhålla upplevelserika gångstråk/gaturum där biltrafiken underordnas gång/cykel och lek, dvs de senare prioriteras inom området. Samtidigt ska största möjliga säkerhet och framkomlighet för biltrafiken planeras.

Hur barriäreffekten av Lundbyleden och Hamnbanan kan minskas finns det idag endast övergripande skisser på. Beslut och finansiering för detta saknas.

Kollektivtrafiken i området är väl utbyggd. Staden har tagit fram en utredning för spår vägstrafik i Lindholmsallén och linbana till Lindholmen. Arbete pågår om finansiering för detta. Planområdet berörs även av den målbild som tagits fram för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal, Partille. Målbildens syfte är att säkerställa utvecklingen av ett starkt storstadsområde med hög tillgänglighet. Beslut om målbilden tas i slutet av 2016. Den planerade Linbanan berör inte denna detaljplan.

Gång- och cykelbanan kompletteras utmed Polstjärnegatans hela sträckning och bildar ett genomgripande stråk som stärker framkomligheten för cykel på Lindholmen. Från detta stråk, i korsningen Polstjärnegatan/Karlavagnsgatan, ansluts gång- och cykelbanan med Lindholmsallén.

Parkering. Detaljplanen uppfyller den politiskt beslutade inriktningen för parkering i Älvstaden.

Kulturmiljö - Riksintresse

Planområdet ligger inte i något riksintresse för kulturmiljö, men tornets höga höjd ger en indirekt visuell påverkan. De riksintressen för kulturmiljövård som visuellt påverkas är främst Lindholmen, Göteborgs innerstad och Majorna, Kungsladugård och Sandarna. Den visuella påverkan på kulturmiljön har utretts i en kulturmiljöutredning och slutsatserna från den utredningen är att den föreslagna bebyggelsen i varierande grad påverkar (begränsad eller måttlig påverkan till mycket stor påverkan för riksintresset Lindholmen) men inte påtagligt skadar riksintressena för kulturmiljövård.

Service - Vardagsliv

Stor omsorg har lagts vid utformningen av området för att också skapa bra boendemiljöer. Här planeras skyddade uteplatser och tillgång till allmänna grönytor och torg. I området ska det även finnas olika typer av service samt förskola för att underlätta vardagslivet.

Planen innehåller inte någon skola då området inte kan uppfylla kravet på egen skolgård. Stadsutvecklingsprogrammet för Lindholmen (STUP) kommer att belysa behovet av skola och visa på alternativa lösningar till hur och var skolor kan placeras.

Hyror mm

Området kommer att innehålla en blandning av boendeformer och lägenhetsstorlekar. Utöver bostadsrätter kommer det även att byggas hyresrätter. Det finns även planer på att bygga studentlägenheter i området. I Karlatornet kommer det att erbjudas bostadsrätter med stor spridning på prisnivån beroende på lägenhetsstorlek och våningsplan.

Ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Alla begärda utredningar har reviderats och/eller kompletterats och uppfyller nu de krav Länsstyrelsen begär.

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Grönytan ”PARK” norr om Polstjärnegatan har minskats.
- Plangränsen har justerats i öster. EP3 området har utgått.
- Byggrätten för skola har tagits bort då området inte kan uppfylla de krav som ställs på egen skolgård.
- Tornet har flyttats och vridits något vilket medför att torget fått ny utformning.
- Polstjärnegatan har flyttats något åt söder.
- Sopsugsanläggningen har flyttats till allmänplatsmarken PARK1 norr om Polstjärnegatan.

Nya Planbestämmelser;

- ”U-område” finns nu för alla ledningar på kvartersmark.
- ”n”=”Dagvattenmagasin under mark ska finnas”
- ”Dagvatten”=”Marken ska vara tillgänglig för öppen dagvattenhantering”
- ”Gc-väg” =”Gång och cykelväg”
- ”Vall”= Risk/bullervall utefter Hamnbanan ska placeras 5,5m från spårmittpunkt och bestå av ett 2m flamsäkert plank ovanpå en 3m hög bakfylld mur”.
- Minsta frihöjd från mark 4,7m.
- Överkant bjälklagskonstruktion för garage ska vara +1,5m.
- Glasytorna på podiebyggnaderna ska vara minst 50% av bottenvåningens totala fasadyta och bröstningen högst 50cm.
- Byggnadernas huvudentréer ska nås från gatan. Avståndet mellan entréerna får högst vara 20m.
- Podiebyggnadernas tak ska konstrueras så att takterasserna tål plantering av större träd.
- Fasad längre än 40m mot gata ska i podiebyggnaderna vara vertikalt uppdelad i minst 3 tydligt urskiljbara partier per fasadlängd.
- Entrésolplan får endast inrymmas inom bottenvåning utan att det räknas som en egen våning

Gunnel Jonsson
Planchef

Tore Hjelte
Planhandläggare

Anna Rudholm
Planhandläggare



Yrkande S, MP, V
Byggnadsnämnden 2016-01-19
Ärende 32 Dnr 0735/13

Yrkande angående förslag till detaljplan för Karlavagnsplatsen

Vi ser mycket positivt på planens ambitioner att skapa levande och funktionellt integrerade stadsmiljöer som kompletterar och förstärker stadsstrukturen i området. Detta stämmer mycket väl överens med den nya inriktningen för stadsbyggandet. Vi ser dock ett behov av att avgränsa planområdets utsträckning. Det finns ett antal avgörande strategiska frågor som behöver hanteras vad gäller markområdet norr om nuvarande Polstjärnegatan. Det gäller exempelvis framtida markanvändning och eventuell överdäckning. Området norr om nuvarande Polstjärnegatan bör därför utgå ur plan. I samband med detta bör gatudragningen i den norra delen av planområdet ses över och om möjligt göras mer gen och mindre ytkrävande. Det fortsatta planarbetet bör även utgå från att tillskapa någon form av förbindelse över Hamnbanan och Lundbyleden som ansluter i Rambergsvägens närhet. Det är också viktigt att säkerställa att planbestämmelsen om torgyta inne bland stadskvarteren inte försvårar den önskvärda trafikintegrationen.

Byggnadsnämnden föreslås besluta:

att de synpunkter som beskrivits ovan förs in i det fortsatta planarbetet.

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
 Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
 Göteborg Energi Gasnät AB
 Göteborg Energi GothNet AB
 Göteborg Energi Nät AB
 Göteborgs Stads Parkerings AB
 Idrotts- och föreningsnämnden
 Kretslopp och vattennämnden
 Kulturnämnden
 Lokalnämnden
 Miljö- och klimatnämnden
 Namnberedningen
 Park- och naturnämnden
 Räddningstjänsten Storgöteborg
 Social resursnämnd
 Stadsdelsnämnden i Lundby
 Stadsledningskontoret
 Lokalsekretariatet
 Trafiknämnden

Göteborg & Co
 Göteborgs spårvägar
 Handikappfören. Samarbetsorgan
 Higab
 Naturskyddsföreningen i Göteborg
 Svensk Handel
 Tillgänglighetsrådgivare
 Västfastigheter, Distrikt Göteborg
 Västsvenska handelskammaren

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
 Göteborgsregionen (GR)
 Lantmäterimyndigheten i Göteborg
 Luftfartsverket
 Polismyndigheten
 Länsstyrelsen
 PostNord Produktion VO Göteborg
 Försvarsmakten
 Sjöfartsverket
 Skanova Nätplanering
 Swedavia AB
 Statens geotekniska institut
 Trafikverket, Region Väst
 Västtrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckningen

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

Förvaltnings AB Framtiden
 Got Event AB



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsavdelningen
Paula Franco de Castro
Kulturgeograf
010-22 44 784
paula.franco.de.castro
@lansstyrelsen.se

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se

Förslag till detaljplan för Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen inom stadsdelen Lindholmen i Göteborgs stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2016-01-19 för samråd enligt 5 kap 11 och 11 a §§ plan- och bygglagen
(PBL 2010:900), utökat förfarande

Länsstyrelsens samlade bedömning om projektet

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Kommunen har tagit fram en detaljplan som utgör en del i den övergripande idén om att långsiktigt utveckla Lindholmen och skapa en attraktiv blandstad. Ambitionen är att förstärka attraktionskraften och erbjuda fler bostäder och verksamheter i ett kollektivtrafikhärläge. Planen ska bidra till stadsmässighet och är ett av flera steg på vägen i att överbrygga befintliga fysiska barriärer som Lindholmsallén och på sikt även Hamnbanan och Lundbyleden. Karlavagnsplatsen ingår i vision Älvstaden vars ett av flera mål är att ”stärka kärnan”. Planen medger blandstadsbebyggelse med bostäder, handel, hotell, skola, kontor, vård med mera. Länsstyrelsen ser positivt på förtätning i centrala delar av staden då detta bland annat ger förutsättning för en långsiktigt hållbar transportförsörjning. I förslaget ingår en ny ikonbyggnad som kan bli nordens högsta byggnad, ”Karlatornet”. Utformningen av planen, med en sådan ikonbyggnad, kommer att innebära ett nytt dominerande inslag i stadsbilden. Karlatornet kommer att synas på betydligt avstånd, vilket Länsstyrelsen tolkar är i linje med dess syfte. En ikonbyggnad har sällan som ambition att anpassa sig och smälta in utan snarare att dominera och uttrycka något nytt. Ur kulturmiljöhanseende finner Länsstyrelsen totalt sett detta som acceptabelt även om byggnaden uppenbarligen påverkar upplevelsen av riksintresse för kulturmiljö och befintliga kulturmiljöer.

Planen medger även ett grönområde i planens norra del. Länsstyrelsen vill börja med att framhäva att Länsstyrelsen är mycket positivt inställd till att kommunen planerar för ett grönområde inom stadsdelen Lindholmen, då detta saknas idag. Stadsdelen är hårt exploaterad och de få grönytor som finns är små, kuperade och förhållandevis otillgängliga. Ramberget och tillhörande naturområde ligger nära fågelvägen, men Lundbyleden och Hamnbanan utgör kraftiga barriärer för de boende i stadsdelen att ta sig över

så som det ser ut idag. Det planerade grönområdet skulle därför utgöra ett mycket välbehövligt tillskott, inte bara till de boende inom planområdet, utan även till stadsdelens invånare i stort. Länsstyrelsen vill framhålla att kommunen tänker och planerar rätt och klokt i det avseendet. Däremot ser Länsstyrelsen att planeringen av just detta grönområde står inför vissa utmaningar vad gäller bland annat riskfrågan. På sikt, i synnerhet om Hamnbanan grävs ner, skulle dock området kunna tjäna som en stadsdelspark där personintensiteten inte behöver begränsas i samma utsträckning som det behöver göras idag.

Länsstyrelsen ser att projektet är en viktig del i den framtida stadsutvecklingen. Projektet och utvecklingen i stort i denna del av staden skulle tjäna mycket på om Hamnbanan och Lundbyleden på sikt skulle grävas ner/överdäckas. Det är flera frågor med bäring på Länsstyrelsens prövningsgrunder som behöver förtydligas för att planen ska kunna anses vara lämplig för det föreslagna ändamålet. Flera av de utredningar som hör till planen förefaller ha tagits fram i ett tidigt skede och matchar därför inte tillfullo det planförslag som nu föreligger, vilket detta yttrande återspeglar i många frågor.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion, riksintresse och miljökvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande enligt nuvarande förslag inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

Riksintresse

Riksintresse för kommunikation

Planområdet ligger i angränsning till flertalet riksintressen för kommunikation såsom Hamnbanan, Lundbyleden E6.21 samt farleden Väneren, Göta älv/Trollhätte kanal. Sjöfartsverket har lämnat ett yttrande (daterat 2016-02-08) över förliggande plan och har inget att erinra kring den föreslagna planen då den inte anses påverka några sjöfartsintressen. Trafikverket har lämnat ett yttrande (daterat 2016-03-10) över föreliggande plan.

Utifrån remitterat underlagsmaterial bedöms planförslaget kunna innebära en risk för skada på riksintresse för kommunikationer. Det är i nuläget svårt att värdera om denna eventuella skada kan anses vara påtaglig. Planens

påverkan på Lundbyleden ur ett trafikmängdsperspektiv behöver utredas ytterligare. I en sådan utredning behöver även de kumulativa effekterna från övrig bebyggelseplanering vägas in. Lika så behöver skyddsåtgärdernas utformning och placering intill riksintressena utredas vidare för att säkerställa att riksintressena inte skadas. Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning och hänvisar till Trafikverkets yttrande i denna fråga. Trafikverkets yttrande bifogas här i sin helhet.

I det stora grönområdet, PARK₃ natur, medges ”Naturpark. Del av park kan användas för tillfällig användning – upplag, parkering”. Länsstyrelsen anser att det behöver förtydligas hur tillfällig denna parkering avses vara. – Kan den tillfälliga parkeringen här innebära att den kalkyl om trafikrörelser på Lundbyleden som staden har kommit fram till inte håller och behöver omvärderas?

Riksintresse för kulturmiljö

De byggnader som finns på platsen ska enligt planen rivas. De har i en utredning av Stadsmuseet inte bedömts ha så stora kulturohistoriska värden att de är bevarandevärda.

Till planens MKB har det gjorts en utredning som redogör för den föreslagna byggnadens påverkan på olika kulturmiljöer. Byggnaden bedöms med sin höjd och utformning att påverka riksintresseområdena (Göteborgs innerstad och Lindholmen) i varierande grad med begränsad eller måttlig påverkan till mycket stor negativ påverkan för stadsbilden/kulturmiljön vid Stora Hamnkanalen och Lindholmen.

Utredningen visar att upplevelsen av Stora Hamnkanalen kommer att påverkas mycket negativt. Kulturmiljön domineras av bebyggelse från 1600- 1700- och 1800-talen som i skala och material samspelar till en arkitektonisk helhet. Stadens kontakt med sjöfartsverksamhet har präglat detta stadsrum sedan 1600-talet. Karlatornet med sin höjd, utformning och placering kommer att få en mycket dominerande påverkan på denna plats eftersom den upptar så stor del av siktlinjen från Stora Hamnkanalen och avviker starkt från den befintliga skalan. Även om påverkan bedöms blir negativ för upplevelsen av platsen bedömer dock Länsstyrelsen inte att den medför påtaglig skada på riksintresset Göteborgs innerstad.

Riksintresseområdet Lindholmen karaktäriseras av småskalig trähusbebyggelse. Den höga tornbyggnaden kommer att göra ett stort intrång och upplevas som mycket påtaglig från flera platser på Lindholmen i relation till bebyggelsens låga skala. Länsstyrelsen bedömer inte heller i detta fall att exploateringen medför påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö, Lindholmen.

Länsstyrelsen ställer inga krav på arkeologisk utredning då sannolikheten för nyfynd av fornlämning bedöms som låg. I närområdet finns dock ett flertal kända fornlämningar såsom den rika ristningslokalen RAÄ Lundby 254:1 samt Lindholmens slottsruin inom Riksintresset Lindholmen.

Påverkan på upplevelsen av fornlämningar framgår otydligt i bifogade samrådshandlingar och behöver därför förtydligas i det fortsatta planarbetet.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

MKN för vatten

Planförslaget får inte medföra att MKN för ytvatten överskrids i den vattenförekomst, ”Göta älv - mynningen till Mölndalsån” (EU_CD: SE640390-126851), som planområdet berör. Eftersom Göta älv också omfattas av MKN för fisk- och musselvatten får planförslaget inte heller medföra att dessa MKN överskrids. I förordning (2001:554) om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten anges vilka rikt- och gränsvärden för olika kemiska och fysikaliska parametrar som gäller.

Kommunen behöver visa att planen inte medför att dessa miljö kvalitetsnormer inte kan uppnås. Exempel på faktorer som kan påverka vattenkvaliteten är dagvattenhanteringen (kapacitet och rening), val av utvändiga material, och avledning av förorenat länshållningsvatten och grundvatten. Länsstyrelsens synpunkter som rör dessa faktorer finns under avsnitten om dagvattenhantering och grundvatten.

Hälsa och säkerhet

MKN Luft och luftkvalitet i övrigt

Generellt

Ur luftkvalitetssynpunkt är det positivt att grönområdet söder om Hamnbanan inte bebyggs och därför kan tjäna som en grön barriär mot Hamnbanan och Lundbyleden. Länsstyrelsen har tagit del av luftutredningen och konstaterar att beräknade halter av kvävedioxid är relativt höga för nuvarande situation och för 2020, speciellt för dygnsmedelvärden. Beräknade dygnshalter av partiklar (PM10) inom planområdet är lägre än uppmätta halter i urban och regional bakgrundsluft, vilket Länsstyrelsen anser behöver förklaras. Kommunen behöver därför förtydliga och komplettera detta underlag för att vidare utreda möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormerna inom planområdet.

Beräkningar

Länsstyrelsen anser att luftutredningen behöver kompletteras med uppgifter om indata till beräkningarna avseende bl.a. vägtrafikdata, emissioner från dieseltåg samt information om den antagna minskningen av dubbdäcksanvändningen. Resultatfigurerna behöver förtydligas så att det framgår om beräknade dygns- och timmedelhalter avser 90- och 98-percentiler. Resultatfigurerna för beräknade dygnshalter av kvävedioxid är otydliga med många olika gröna nyanser precis kring värdet för dygnsnormen.

Beräkningarna tar inte hänsyn till påverkan från befintliga och planerade byggnader i området. Eftersom luftföroreningshalterna är höga inom planområdet anser Länsstyrelsen att en modell som kan ta hänsyn till byggnader måste användas för att få en tillräckligt bra uppfattning om halterna i området. Modellen måste ha en god rumslig upplösning och kunna simulera ett tredimensionellt vindfält som bland annat tar hänsyn till turbulens kring byggnader. Nya byggnader kan förändra vindfältet så att luftkvaliteten blir bättre än i dagsläget på vissa platser, men följaktligen kan den bli sämre på andra platser. Befintliga respektive nya vägar och trafikflöden måste inkluderas i beräkningarna. Resultaten från en sådan beräkning kan tjäna som planeringsunderlag, t.ex. avseende placering av bostäder, lekplatser och förskola. Detta för att förtydliga både partiklars (PM10) och kvävedioxidens påverkan utifrån planens möjliga utformning.

Partiklar

Avseende partiklar (PM10) är beräknade dygnsmedelhalter (som 90-percentil) för nuvarande situation inom planområdet ca 16 µg/m³. Beräknade dygnshalter vid Karlavagnsplatsen är således lägre än uppmätta halter på den urbana bakgrundsstationen Femman (ca 25 µg/m³ åren 2012-2013) och på den regionala bakgrundsstationen Råö på Onsalahalvön (20-25 µg/m³ åren 2012-2014). Länsstyrelsen anser att detta är oväntat och vill se en förklaring till resultaten.

Kvävedioxid

Inom planområdet ligger beräknade dygnsmedelhalter av kvävedioxid i nuläget och 2020 runt 50-60 µg/m³, vilket ska jämföras med MKN på 60 µg/m³. Även vid Lindholmsallén tangeras dygnsnormen för nuläget och för 2020. I enlighet med vad som skrivs i utredningen är modellberäkningar behäftade med vissa felkällor och vid en liten underskattning kan det finnas risk för överskridanden av dygnsnormen för kvävedioxid, både i nuläget och 2020. Till exempel har det antagits att bakgrundshalten av kvävedioxid i Göteborg förväntas avta med 40 % till 2030 enligt SMHI:s beräkningar för luftkvaliteten 2030. SMHI:s scenario representerar en gynnsam framtidsbild där samtliga internationella överenskommelser om utsläppsminskningar efterföljs. SMHI har dessutom använt meteorologi för 2008 vid beräkningarna för 2030 och det var ett år med fördelaktig meteorologi ut luftkvalitetsaspekt.

Geoteknik

Statens Geotekniska Institut (SGI) har lämnat ett yttrande (daterat 2016-02-24) över planen. SGI delar kommunens slutsatser¹ om att totalstabiliteten för planområdet mot Göta älv är tillfredställande.

Inom planområdet påpekar dock SGI att det finns förhållanden som måste klargöras. I planområdets norra del finns ett område för "SKYDD skyddsvall" som avser att skydda området från risker och buller från Hamnbanan. I planhandlingarna saknas det geotekniska uppgifter för att

¹ Sammanställning av geotekniska förhållanden inom del av detaljplan för Karlavagnsplatsen i Göteborg, upprättad av Göteborgs Stad, Fastighetskontoret 2015-09-25

bedöma hur vallen kan komma att påverka Hamnbanan och hur den kan grundförstärkas. Det anges dock att det finns uppenbar risk att vallen kommer att orsaka skadliga sättningar på både järnvägen och marken och därför måste utredas vidare med avseende på sättningar, bärlighet och stabilitet. SGI delar denna bedömning och anser att förhållandena behöver klargöras i planskedet så att nödvändiga restriktioner och åtgärder kan redovisas och säkerställas i samband med planen. T.ex. kan nödvändigt utrymme för vallen vara beroende på val av grundläggningssätt/förstärkning. SGI anser vidare att vallens höjd/nivå bör säkerställas på plankartan. Länsstyrelsen anser att kommunen i plankartan behöver reglera skyddets utformning så att det uppfyller sitt skyddssyfte (se vidare rubriken ”Skyddsåtgärder”), geotekniska krav och att det är anpassat på ett sådant sätt att det inte riskerar att skada riksintresse för kommunikationer.
SGI:s yttrande bifogas här i sin helhet.

Farligt gods

Avstånd från Hamnbanan till planområdet uppges i riskutredningen vara ca 110 meter men eftersom grönområdet ingår i planområdet är avståndet 5 – 10 meter.

Grönområde: konflikt risk-rekreation

Grönområdet närmast Hamnbanan ska enligt riskanalysens rekommendationer utformas så att det inte uppmanar till stadigvarande vistelse och ansamling av större folkmassor. I planbeskrivningen framgår att vad gäller storlek och avgränsning av grönområdet så kräver detta ytterligare studier och diskussioner. Ett antal viktiga frågor tas upp för det fortsatta planarbetet. Bland dessa frågor saknar Länsstyrelsen att området inte ska uppmuntra till stadigvarande vistelse eller ansamling av större folkmassor. Det nämns på flera ställen vilken viktig tillgång området är för de boende och verksamma i området och även för planerade förskolor och skolor. Det finns dock en konflikt mellan risk och rekreation som inte lyfts fram tillräckligt i planen.

Persontäthet

För grönområdet antas i riskanalysen att 500 personer vistas utomhus inom ytan dagtid (Bilaga B, B.1. - Persontäthet). I kapitel 6.3 står dock att då grönområdet bör gestaltas så att det inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse så förväntas maximalt 50 personer vistas där dagtid. Vid antagandet av 500 personer är dock förutsättningarna samma, området planeras för rekreationsytor, inga större idrottsplatser, lekplatser m.m. varför osäkerheten är stor i hur många som förväntas befinna sig i grönområdet under dagtid. Det är svårt att begränsa människor att vistas inom området. Önskemålet från stadens sida är att kunna nyttja ytorna så långt som risksituationen medger. Riskanalysens bedömning av risknivån efter vidtagna åtgärder utgår från ett maximalt antal personer i grönområdet på 50 personer. Länsstyrelsen undrar om denna bedömning är rimlig? Kommunens vision om grönområdet i planen talar emot denna bedömning.

Länsstyrelsen efterlyser ett förtydligande kring hur scenariot i riskanalysen stämmer överens med personantalsuppskattningar med nuvarande utformning av detaljplanen. Det scenario som använts i riskanalysen har bedömts som mest konservativt enligt den masterplan² som fanns framtagen. Länsstyrelsen kan dock se att antal våningar på Karlatornet inte stämmer överens med vad som antagits i riskanalysen och vad planen faktiskt medger, 64 våningar mot 86 våningar. Vilket våningsantal har man i riskanalysen utgått från att de andra höga husen får? Det som finns med i tabell 4 i bilaga B, till riskanalysen, är boende, hotell, handel och kontor. Även markanvändningen C – centrum måste beaktas i den bemärkelsen att den kan innehålla samlingslokaler där större antal människor kan samlas. Även markanvändningen D – vård ska lyftas fram då den kan innehålla särskilt utsatta personer. S – skolor/förskolor saknas.

Siffrorna i tabell 4 i bilaga B i riskanalysen skiljer sig från de siffror om bruttoarea som anges på sida 7 i riskanalysen.

Uppdatering av riskbedömning

Utifrån ovanstående anser Länsstyrelsen att riskanalysen behöver hantera rätt antal våningar på den planerade bebyggelsen, rätt typ av tillåtna verksamheter och persontäthet samt ett bemötande om rimligheten i antal personer utomhus. Det vill säga att riskanalysen behöver visa vad ett maximalt utnyttjande av planen innebär. Utifrån detta kan det även vara lämpligt med en diskussion om placering av tillåten markanvändning.

Skyddsåtgärder

På plankartan anges både SKYDD och skyddsvall och för skyddsvall står det att det är mot bullerstörningar. I riskanalysen anges, som förutsättning för att kunna bedöma risken som acceptabel, att en vall uppförs. Vallens ska hindra urspårning mot grönområdet, vara så hög att den avskärmar jetflammar och begränsar strålningspåverkan från pölbränder samt ha en sådan utbredning och höjd att den reducerar påverkan från explosioner och hindrar spridning av tunga gaser mot grönområdet och planområdet. Vallens höjd och utbredning bör enligt riskanalysen utredas i detalj för att säkerställa den riskreducerande effekten. Länsstyrelsen anser att det i planen behöver regleras hur vallen ska utformas för att uppfylla ovanstående krav.

Vilken höjd krävs på vallen för att sänka antalet omkomna med 90 % gällande brandscenarier som anges i riskanalysen?

Följande två riskreducerande åtgärder från riskanalysens rekommendationer anser Länsstyrelsen behöver införas som planbestämmelser:

- Den bebyggelse som ligger närmast riskkällan i norr utformas så att utrymning medges bort från riskkällan.

² Calculation occupant load Karlavagnsplatsen 2015-01-09

- Ventilation för byggnader inom planområdet ska placeras så högt som möjligt och med friskluftsintag vända bort från riskkällan. Därtill ska ventilationen förses med nödavstängningsmöjlighet.

Värdering

Samhällsrisken hamnar efter riskreducerande åtgärder inom ALARP-området enligt DNV:s kriterier³ och tangerar den övre kurvan. Samhällsrisken överstiger FÖP:ens⁴ riskaversionsskurvor både vad gäller bostäder och arbetsplatser. I planbeskrivningen står att åtgärder krävs för bebyggelsen eftersom samhällsrisken överstiger tillämpade värderingskriterier. Det bör tydligare framgå i planhandlingarna att samhällsrisken för området överstiger kommunens antagna acceptanskriterier och att kommunen i denna plan väljer att förhålla sig till DNV:s kriterier.

Övrigt

Samtliga riskreducerade åtgärder som avses utföras vid Trafikverkets anläggningar måste samrådats med Trafikverket.

De riskreducerande åtgärder som avses utföras utanför detaljplanen behöver beskrivas noggrant i genomförandebeskrivningen. Eventuella avtal om deras säkerställande behöver vara färdiga innan planen antas.

Buller

Trafikbuller

Av planhandlingarna framgår att det finns två dominanta bullerkällor i området, vägtrafik på Lundbyleden och spårtrafik på Hamnbanan. Övriga trafikbullerkällor i området är trafiken på Nya Polstjärnegatan, Karlavagnsgatan och Lindholmsallén. I framtiden kan spårvagnstrafik tillkomma längs Lindholmsallén, det finns dock inga beslut kring detta idag. Det är inte heller beslutat om Hamnbanan och Lundbyledens eventuella nergrävning /överdäckning i anslutning till området. Beräkningar är gjorda utifrån prognoser för 2035 och tre olika scenarion⁵ redovisas. Utifrån ovanstående anser Länsstyrelsen att ”Utbyggnadsalternativ 1” är det mest realistiska alternativet och anser att staden ska utgå från detta alternativ och inte alternativ ”Detaljplan”. Länsstyrelsens yttrande gäller därför endast bullersituationen ”Utbyggnadsalternativ 1”. Trafikverket påpekar i sitt yttrande att bullerutredningen inte tar hänsyn till den framtida trafikeringen av Hamnbanan (150 godståg) och att den därför behöver uppdateras. Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning.

Utbyggnaden kommer att ske i etapper och etapp 1 (sydöstra delen av området) planeras stå färdig till år 2021. Bullerutredningen visar inte hur bullersituationen kommer att se ut år 2021 med endast etapp 1 utbyggd. Länsstyrelsen misstänker att etapp 2 har en skärmande effekt för lågdelarna

³ Värdering av risk. FoU rapport – DNV u.o Statens Räddningsverk

⁴ Översiktsplan för Göteborg fördjupad för sektorn transporter av farligt gods

⁵ Utbyggnadsalternativ 1, Utbyggnadsalternativ 2 samt ”Detaljplan”

av etapp 1. Länsstyrelsen vill således se om utbyggnaden av etapp 1 kommer att klara bullerförordningens riktvärden år 2021. Enligt samrådshandlingen är genomförandetiden satt till 10 år och planen förutsätts antas fjärde kvartalet 2016. Det är då troligt att hela området bebyggt år 2027. Länsstyrelsen vill se en bedömning om bullernivåerna, då hela området är färdigbyggt, bedöms vara lägre eller högre i området än år 2035. Om bullernivåerna är högre vid tiden då området är färdigbyggt bör bullerberäkningen utgå ifrån detta år istället.

Åtgärder avseende trafikbuller vid bostäder

De föreslagna fysiska bullerdämpande åtgärderna i form av bullerdämpande plank längs Lundbyleden, Hamnbanan samt Lindholmsallén behöver säkerställas i samband med detaljplanen. De åtgärder som avses utföras utanför detaljplanen behöver beskrivas noggrant i genomförandebeskrivningen och eventuella avtal om deras säkerställande behöver vara färdiga och redogöras för innan planen antas. Samtliga bullerreduceradeåtgärder som avses utföras vid Trafikverkets anläggningar måste samrådas med Trafikverket.

I Göteborgs stads Buller PM diskuteras lösningar för att kunna säkerställa att riktvärden för buller enligt förordning 2015:216 uppfylls. Det gäller bl a att lägenheter på våning 11-82 i Karlatornet samt lägenheter i byggnad C, med >55 dBA på fasad, som ej har öppningsbara fönster och delvis inglasade balkonger. Enligt plankartan är Karlatornet upp till 86 våningar högt. Länsstyrelsen anser att det bör förtydligas om lösningen med de ej öppningsbara fönstren även avser dessa översta fyra våningar. Det framgår inte av redovisningen om det är de lägenheter som har ej öppningsbara fönster som avses ha balkonger. Länsstyrelsen anser att kravet på att en sida ska klara 55 dBA i sin helhet kan frångås i mycket höga bostadshus där ventilationen helt löses genom forcerad ventilation och där inga öppningsbara fönster eller dörrar mot balkong avses att anordnas. Detta då inga människor ändå har möjlighet att vistas vid fasaden eller har möjlighet att öppna ett fönster och därmed utsätts för störande bullernivåer. Det ska i så fall framgå av plankartan att fönstren ska vara ej öppningsbara och att balkong ej ska anordnas i lägenheterna.

Det föreslås också i Buller PM att våningarna i podiebyggnaderna (vån 1-7) i hus C ska innehålla verksamheter. I nuläget säkerställer plankartan inte detta.

Trafikbuller vid skol- och förskolegårdar

Enligt Boverkets rapport 2015:8 är det önskvärt med högst 50 dBA ekvivalentnivå dagsvärde för de delar av skol- och förskolegårdar som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet. Bullernivåer behöver därför redovisas för de planerade skol- och förskolegårdarna.

Industribuller

Bullerutredningen visar att buller från kylaggregat (kyltorn) på fjärrkylanläggning överskrider gällande riktvärden för externt industribuller på planerade byggnader nära bullerkällorna hela dygnet. Ventilationsbuller

från tegelhuset Polstjärnan överskrider gällande riktvärden för externt industribuller på planerade byggnader nära bullerkällorna både dag- och kvällstid. Det är därför viktigt att det säkerställs i detaljplanen att åtgärder vidtas så att inte gällande riktvärden för externt industribuller överskrids vid planlagda bostäder.

Vibrationer

Planområdet är nära belägen vibrationsalstrande infrastruktur. Då det förekommer lera och lösa jordlager i området och förslaget innebär osedvanligt höga byggnader är det därför särskilt viktigt att vibrationsproblematiken beaktas. I höga byggnader kan en ingående vibration förstärkas uppåt i konstruktionen, i värsta fall upp emot 10 ggr. Trafikverket och Länsstyrelsen anser således att utredningen behöver fördjupas med en mätning av dagens rörelser/vibrationer i befintlig miljö och därefter med en beräkning hur dessa nivåer kan förstärkas i de höga byggnader som planen medger. Att åtgärda vibrationsproblematiken i efterhand är både svårt och kostsamt. Beroende på vad utredningen visar kan frågan behöva regleras i planen.

Förorenad mark

Hittills har två markmiljöundersökningar utförts inom planområdet. Den ena (Norconsult AB, 2015d) är bifogad till handlingarna, medan den utförd av Sweco 2014 saknas. Länsstyrelsen uppfattar det dock som att hela planområdet inte har undersökts för föroreningar. Föroreningssituationen behöver klargöras och därefter behöver nödvändiga åtgärder beskrivas i planbeskrivningen. Detta behöver förtydligas för att det ska kunna bedömas om åtgärderna är möjliga att genomföra och om marken kan bli lämplig för föreslagen markanvändning. Det kan även vara en fördel att ta fram en kostnadsuppskattning för genomförandet av eventuell sanering, då kostnaden kan genomföra möjligheten att genomföra planen.

Utförda undersökningar (Norconsult AB, 2015d) är endast övergripande och fördjupande undersökningar behöver utföras för att avgränsa föroreningarna i mark och grundvatten. Särskilt viktigt är det att avgränsa och söka källan till föroreningarna i grundvattnet. Detta gäller inom hela planområdet. Eventuella föroreningar i mark och grundvatten inom ännu ej undersökta områden behöver avgränsas. Både klorerade lösningsmedel, petroleumkolväten och polyalkylbensen har påträffats i grundvattnet. Det är viktigt att hitta källan till föroreningarna och att utföra lämpliga åtgärder för att undvika återkontaminering efter utförd sanering. Om området återkontamineras kan det innebära risker för de boende i framtiden.

Elektromagnetiska fält

I planbeskrivningen omnämns att det finns en transformatorstation vid Polstjärnegatan/Karlavagnsgatan. I det fall byggnaden ska vara kvar behöver det beskrivas vilket magnetfält denna bidrar med vid bostäder.

Översvämningsrisker, skyfall och dagvattenhantering

Allmänt om översvämningsrisker

I Göteborg stad pågår ett arbete med att ta fram ett antal underlag för att bedöma vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas för att säkra bebyggelse mot skador vid översvämningar. Detta arbete kanaliseras i det tematiska tillägget för vatten som för närvarande arbetas fram. I detta kommer principbeslut att tas för att både hantera kombinerade översvänningsrisker (från hav, vattendrag och skyfall) samt förslag på hur det storskaliga skyddet efter år 2070 ska anordnas. Även frågor om samordnade skyddsåtgärder som syftar till att skydda hela områden, där Lindholmen har kommit längst, behandlas. Det återstår mycket utredning innan en ändamålsenlig utformning av ett sådant skydd kan bestämmas. Tiden som krävs för utredningar tillsammans med tiden för tillståndsprocessen bedöms som betydande. Länsstyrelsen ser det inte som rimligt att inte medge ny bebyggelse under en sådan process.

Länsstyrelsen följer detta arbete och har även möjlighet att ta in kommande planer för överprövning om stadens arbete inte leder till att principbeslut, riktlinjer och ändamålsenliga detaljplaner upprättas.

Föreliggande plan

Området beskrivs som idag som platt och vid stora nederbördsmängder blir vatten stående i lokala lågpunkter. Ytliga avrinningsvägar till recipient saknas för många områden. Planens lämplighet förutsätter på kort-medellång sikt att ett älvkantsskydd, och på lång sikt krävs att ett storskaligt skydd uppförs för att säkerställa att området inte översvämmas av stigande havsnivåer. Dessa åtgärder gör hela Lindholmen avrinningsmässigt till ett instängt område. Samtliga dessa skydd ska uppföras utanför planområdet och kan således inte enbart hanteras inom föreliggande plan.

Översvänningsrisker orsakade av dagens och framtidens klimat inom föreliggande plan kan och behöver beaktas noggrant i den fortsatta planeringen.

Planområdets höjdsättning tas upp som ett sätt att hantera avrinningen och översvänningsrisken. Detta är för närvarande inte reglerat i planen.

Länsstyrelsen undrar dessutom hur planen med sin tänkta höjdsättning påverkar andra närliggande områden? Ytor som föreslagits för hantering av skyfall i älvkantsskyddsutredningen är Lindholmsallén samt ytterligare en yta sydväst om grönområdet utanför planområdet. I dagvattenutredningen som tillhör planen står ”Konkreta förslag på skyfallsvägar saknas i utredning, men detta bör tas fram för att få en fungerande skyfallshantering på Lindholmen”. I bilaga 1 (kompletterande dagvattenutredning) till dagvattenutredningen framgår att Polstjärnegatan och Lindholmsallen är ytor tänkta att hantera ytvatten. Lindolmsallén ligger dock utanför planområdet. I planbeskrivningen anges också att ”Dagvattenutredning får visa om planområdets dagvatten måste hanteras utanför planområdet”. Det bör då tydligt framgå av genomförandebeskrivningen hur detta är tänkt att säkerställas.

Vidare ser Länsstyrelsen det som viktigt att god fördröjning vid skyfall säkerställs. Detta nämns också som ett måste i planbeskrivningen. I dagvattenutredningen lyfts gröna tak som en viktig del av

dagvattenlösningen. I skyfallssammanhang är dock effekten av så kallade gröna tak begränsad. Gröna tak kan ha betydelse för vattenbalansen över lång tid (omkring 50 % av årsnederbörden anges avrinna), men under enskilda häftiga regntillfällen förmår det gröna taket bara kvarhålla omkring 5 mm initialt av nederbördstillfället. (Svenskt Vatten P105). Detta är något som måste beaktas i fortsatta planeringen av hantering av dagvatten och skyfallsproblematiken.

Vid en eventuell placering av anläggningar för kommunalteknisk försörjning i underjordiskt garage eller eventuella källare ska skyfallsaspekten beaktas. Även placeringen och utformningen av brandgasschakt bör beakta ytvattnets rinnvägar vid skyfall.

Länsstyrelsen anser att kommunens riktlinjer om en planeringsnivå för färdigt golv och öppningar i byggnader på + 2,8 meter ska införas som planbestämmelse. Även MKB tar upp detta som åtgärdsförslag för planen.

Eftersom stora delar av planområdet föreslås underbyggas med parkeringsgarage försvåras infiltration, vilket medför ökat behov av alternativa lösningar på dagvattenhantering. I planförslaget anges att dagvattnet ska genomgå en ”enklare behandling” och att avledningen ska göras trög med hjälp av fördröjningslösningar inom den bebyggda ytan och översvämningsytor med magasin. I de dagvattenutredningar som har gjorts finns förslag på dagvattenhantering, men i planförslaget är utformningen av dagvattenhanteringen inte bestämd och inte heller säkerställd i plan. Länsstyrelsen anser att kommunen, i planbeskrivningen, behöver precisera vilka dagvattenlösningar som kommer att ingå och säkerställa de ytor som krävs för dagvattenhanteringen på plankartan.

Dagvattenhanteringsens utformning har även betydelse för vattenkvaliteten. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att mängden föroreningar i dagvattnet begränsas. För att uppnå detta behövs någon form av rening av dagvattnet. I dagvattenutredningen finns förslag på rening genom exempelvis växtbäddar, gröna tak och ”rain gardens”. Vilken typ av rening som väljs och hur den kommer att utformas bör preciseras i det kommande planarbetet. Dessutom bör material för utvändiga ytor i möjligaste mån väljas med hänsyn till risk för spridning av föroreningar till dagvattnet (t.ex. genom att undvika oskyddade ytor av koppar och zink).

Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

Luftfart

Länsstyrelsen har samrått med Försvarmakten och företrädare för flygplatserna Säve och Landvetter. Kommunen har samrått med Luftfartsverket. Försvarmakten har lämnat ”ingen erinran” i rubricerat ärende.

Företrädare för Göteborg City Airport (Säve) har lämnat ett yttrande (daterat 2016-03-09) och har inget att erinra mot uppförandet av avsedda byggnader under förutsättning att samtliga regelverk och riktlinjer följs gällande hinderbelysning med mera.

Företrädare för Landvetter Airport har lämnat ett yttrande (daterat 2016-03-11) över planen. Utifrån den flyghinderanalys som LFV har gjort, vilken utgår ifrån en högsta byggnadshöjd på 303 meter över havet, konstaterar Swedavia att det planerade höghuset inte har någon negativ påverkan på flygtrafiken till och från den aktuella flygplatsen.

Lokalklimat

Länsstyrelsen ser att det är positivt att det har genomförts en studie över lokalklimatet för Karlavagnsplatsen. Det är viktigt att de åtgärder som föreslagits i samband med vindstudien säkerställs vid genomförandet av planen. Det har inte kommenterats specifikt hur vindförhållandena vid den planerade förskolegården på takterrassen kommer att bli. Det vore lämpligt att det kommenteras och att eventuella åtgärder redovisas.

Säkerhet

En säkerhetsfråga som lyfts i planbeskrivningen är fallande föremål från takterasser och höga hus samt snö och isbildning. Länsstyrelsen anser att det är bra att denna fråga beaktas i den fortsatta processen.

Grundvatten

I planbeskrivningen nämns att det finns föroreningar i mark och grundvatten. I den marktekniska miljöundersökningen framgår det att halterna är höga eller mycket höga. Detta bör även framgå av planbeskrivningen och i MKB:n, samt konsekvensbeskrivas. Kommunen behöver klargöra vilka skyddsåtgärder som avses vidtas vid hantering av förorenat grundvatten och länshållningsvatten (under anläggningsfasen) för att inte vattenkvaliteten i berörd recipient ska påverkas negativt.

Enligt MKB:n kan eventuellt en lokal och kortvarig sänkning av grundvattnet ske vid anläggandet av byggnader och garage, men denna sänkning bedöms i MKB:n inte ge någon bestående skada på miljön och inte heller sprida sig utanför gränserna för aktuellt område. Vad som legat till grund för denna bedömning bör framgå både i MKB:n och i planbeskrivningen. Dessutom bör bedömningen från det geotekniska PM:et, att byggnadstekniska åtgärder som medför en permanent grundvattensänkning ej bör utföras på grund av risk för sättningar för både planerade byggnader och för närliggande mark, lyftas in i planbeskrivningen. Det bör beaktas att även tillfällig grundvattensänkning kan påverka underjordiska konstruktioner (t.ex. ledningar) som eventuellt finns i närheten och som är i behov av ett visst grundvattentryck.

Länsstyrelsen anser att schaktdjup och yta bör framgå av planbeskrivningen.

Social hållbarhet och bebyggelsestruktur

Detaljplanen redogör med tillhörande underlag från SKA och BKA-matriser områdets nuvarande funktion och verksamheter. Bland annat uppmärksammas de olika kultur-, restaurang och verksamhetslokaler som finns idag. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att ta hänsyn till de verksamheter som finns idag. Planen genererar flertalet bostäder och en utökad blandstad men om det inte finns möjlighet för de verksamheter som finns där idag att leva vidare, riskerar staden att bli alltmer segregerad och polariserad. Risken är att befintliga verksamheter tvingas flytta utanför innerstaden och det påverkar både området och staden som helhet. Detta är något som lyfts i underlaget där gentrifiering och segregation uppmärksammas. För att motverka en ytterligare segregation i Göteborg är det därför viktigt att processen inte bara inrymmer analyser över området som sådant utan också över hela staden. Lyfts segregation som en problematik och utmaning för hela staden och/eller regionen eller fokuseras endast resurssvaga områden? Detta är frågor som i ett långsiktigt perspektiv blir centrala för att motverka en ökad segregation i Göteborg.

I planbeskrivningen framgår att merparten av bostäderna på Lindholmen idag är bostadsrätter. För att möjliggöra en blandstad i vidare mening är det viktigt med blandade upplåtelseformer. I underlaget från SKA- och BKA uppmärksammas detta och Länsstyrelsen anser att det är viktigt att det också realiserar i den planerade byggnationen. Därför är det av stor vikt att det underlag som presenteras genom SKA och BKA-matriserna följs upp och används genom hela planprocessen. Vidare kan underlaget med fördel kopplas till Göteborgs riktlinjer för bostadsförsörjningen för att därmed ta hänsyn till de strategier som kommunen har för sin bostadsförsörjning. Det är positivt att ett av de övre våningsplanerna i "Karlatornet" kommer att vara allmänt tillgängligt som utsiktsplats. Det medför en möjlighet för alla stadens invånare att ta del av både Karlatornet och området. Ur ett trygghetsperspektiv är det positivt att den höga tätheten i området ger ett bra underlag för att möjliggöra en levande stadsmiljö. Länsstyrelsen vill här lyfta vikten av ett barnperspektiv, hur påverkas tätheten mellan husen barnens möjlighet att röra sig i området? Även detta uppmärksammas i SKA- och BKA och bör utgöra en grund för det fortsatta arbetet.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskyddsdispens

I det fall det blir aktuellt med ingrepp i en närliggande allé så måste kommunen söka dispens hos Länsstyrelsen i god tid. Nedtagna träd ska kompenseras med nya träd planterade i rader. I andra hand kan trädgrupper accepteras i det fall det visar sig vara omöjligt att plantera nya alléer.

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen upplyser om att avledning av grundvatten är tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. 9 § Miljöbalken, om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom

vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena (11 kap. 12 § Miljöbalken). Inför eventuell tillståndsprövning ska samråd initieras med Länsstyrelsen i god tid innan.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte kan uteslutas innebära betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt. En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram.

Detta yttrande har planhandläggare Anna Hendén beslutat och planhandläggare Paula Franco de Castro föredragit. I den slutliga handläggningen har även företrädare från enheten för skydd och beredskap, kulturmiljöenheten, naturavdelningen, miljöskyddsavdelningen och vattenavdelningen, deltagit.

Anna Hendén

Paula Franco de Castro

Detta beslut har signerats elektroniskt i Länsstyrelsens diariesystem.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2016-03-10

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2016-02-24

Kopia till:

Trafikverket

SGI

Försvarsmakten

Länsstyrelsen/

Naturavdelningen, Teresia Holmberg

Miljöskyddsavdelningen, Robert Ernstsson, Susann Lundman, Annika Svensson, Uffe Schultz

Samhällsavdelningen, Lena Emanuelsson, Jan Ottander, Patrik Jansson, Rebecka

Thorwaldsdotter

Vattenavdelningen, Delilah Lithner

