



Handläggare
Therese Wernstedt

Datum
28/01/2016
Uppdragsnummer
713036

Telefon
010-505 31 99
E-post
therese.wernstedt@afconsult.com

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

Miljökonsekvensbeskrivning Karlavagnsplatsen



ÅF-Infrastructure AB

Granskad

Therese Wernstedt
Therese Eklund
Andrea Rutgersson

Anders Dahllöv



Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret i Göteborgs stad har fått i uppdrag att ta fram en detaljplan för bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen i Göteborg.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av blandstadsbebyggelse med bostäder, handel, hotell, skola och kontor vid Karlavagnsgatan norr om Lindholmsallén i stadsdelen Lindholmen. Under marknivå planeras ett större garage. Planområdet är beläget centralt i Göteborgs stad och upptar en yta av cirka 9 hektar, varav 3 hektar utgörs av grönområde. Området avgränsas i norr av Hamnbanan och ett större grönområde och i söder av Lindholmsallén.

Planen medger uppförandet av en ny ikonbyggnad, det så kallade Karlatornet. Byggnaden planeras till en höjd på 266 meter, vilket motsvarar cirka 86 våningar, detta skulle göra den till den högsta byggnaden i Norden. Övrig bebyggelse kommer att uppföras i kvartersform med byggnadsvolymer i nedåttstigande skala och med varierande antal våningar. Bostäderna föreslås få olika ändamål och olika upplåtelseformer.

Tanken med detaljplanen är att den 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.

Ett nollalternativ innebär i det här fallet att ingen ny detaljplan kommer till stånd och följaktligen att ingen ny bebyggelse i större omfattning tillkommer. För jämförelsen mellan nollalternativ och planförslag har ett antal faktorer som utbyggnaden av Karlavagnsplatsen direkt eller indirekt ger upphov till, identifierats. Dessa faktorer är främst:

- Fler människor bor och vistas på Lindholmen
- Ökat utbud av bostäder, handel och service
- Ökat antal fordonstransporter som följd av ökad persontäthet, ökat underlag för kollektivtrafikresor och alternativa transportslag
- Tillskott av en mycket hög byggnad/landmärke som kommer att prägla såväl Lindholmens som Göteborgs stads siluett och stadsbild

Generellt kan sägas att miljöeffekterna av nollalternativet i första hand innebär att möjligheten att förtäta staden i ett centralt läge inte tillvaratas.

Miljökonsekvenser av planen utgörs främst av buller, luftmiljö, riskhantering, kulturmiljö samt förutsättningar för hållbara transportsätt (beskrivs under rubriken Hantering av naturresurser). Planen får också sociala konsekvenser som beskrivs översiktligt. Planen antas till största delen vara genomförd år 2021. För bedömning av konsekvenserna av planen utgås, när inte annat skrivs, från år 2035.

Markmiljö

Som del av detaljplanen för Götaverksgatan, söder om aktuellt område, utfördes en fördjupad stabilitetsutredning för området närmast hamnbassängen. Denna utredning visade på tillfredsställande stabilitet för nuvarande (nollalternativet) samt framtida förhållanden.



Vid utbyggnaden av området kommer samtliga förorenade massor att schaktas bort för rening/deponering. Planförslaget medför därmed att förorenad mark inom området minskar i omfattning i jämförelse med nollalternativet.

Hantering av förorenad jord kommer därför främst handla om att klassificera överskottsmassor och ta hand om dem på ett riktigt sätt. Masshantering medför ett stort antal transporter, se under avsnitt Konsekvenser under byggtiden.

Buller

Två framtida utbyggnadsalternativ för trafiken har utretts. Utbyggnadsalternativ 1 beskriver ett scenario där sträckning för väg samt järnväg ser ut som idag. Utbyggnadsalternativ 2 innebär att Lundbyleden och Hamnbanan inte längre är betydande bullerkällor, t.ex. genom överdäckning eller nedgrävning.

I nuläget finns inte bostäder inom planområdet, i planförslaget kommer därför bullerpåverkan på bostäder att öka jämfört med nollalternativet. Bullsituationen i området generellt förbättras dock genom föreslagna åtgärder.

Beräkningar av buller enligt utbyggnadsalternativ 1 utan åtgärder visar att stora delar av exploateringsområdet utsätts för buller som överskrider gällande riktvärden för trafikbuller. Ekvivalent ljudnivå med ett riktvärde på 55 dBA är den ljudnivå som ger mest omfattande överskridanden. Även riktvärdet för maximal ljudnivå 70 dBA överskrids på en del byggnader, framför allt på många fasader som vetter mot Hamnbanan. Buller från Lundbyleden och Hamnbanan beräknas ge störst bidrag norrifrån och buller från Lindholmsallén beräknas ge störst bidrag söderifrån. I utbyggnadsalternativ 2 visas lägre bullernivåer.

Omfattande åtgärdsförslag föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen för att begränsa exponeringen för höga ljudnivåer. Valda fysiska bullerskyddsåtgärder för att reducera trafikbullernivåerna är bullerdämpande plank/mur utefter Lundbyleden, Hamnbanan och i Lindholmsallén

Även omfattande skyddsåtgärder föreslås på byggnaderna som inglasade balkonger, ej öppningsbara fönster, ljudisolering och lokalisering av lokaler i de mest bullerutsatta lägena.

Luftmiljö

Beräknade partikelhalter för området uppfyller miljökvalitetsnormerna för års- och dygnsmedelvärde med god marginal. Årsmedelvärdet för miljökvalitetsmålet Frisk Luft för partiklar som PM10 tangeras dock för samtliga beräknade scenarion. Bakgrundhalterna för partiklar bedöms ligga runt gränsen för årsmedelvärdet varför det krävs nationella åtgärder för att kunna nå målet. Miljökvalitetsmålet för dygnsmedelvärde uppfylls inom planområdet för samtliga scenarion.

Beräknade halter av kväveoxider för området uppfyller miljökvalitetsnormen för samtliga scenarion. Miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet bedöms vara den miljökvalitetsnorm där det föreligger störst risk för överskridande. Miljökvalitetsmålet Frisk luft uppfylls inte för hela planområdet i nuläges- och år 2020-scenariot men för år 2035 förväntas enligt SMHI:s beräkningar teknikutvecklingen för fordon leda till kraftigt minskade emissioner av kväveoxider även vid en trafikökning enligt prognos.

Planen medför en ökad persontäthet vilket medför att fler människor utsätts för luftmiljön på platsen. Motsvarande luftmiljö kan dock förväntas även i andra centrala lägen i Göteborg.



Lokalklimat har utretts genom vindstudie och sol- och skuggstudie. Åtgärder krävs för att förbättra vindklimatet vid vissa passager samt på takterrasserna.

Risk

På närliggande infrastrukturleder förekommer transporter av farligt gods vilket kan innebära risk för hälsa och miljö vid olycka. Avståndet mellan Lundbyleden och planområdet uppgår till ca 160 meter och mellan Hamnbanan och planområdet till ca 110 meter. Den beräknade individrisknivån (dvs. risk för en enskild individ att utsättas för skada) för planområdet längs Hamnbanan visar att risknivån är låg och acceptabel bortom 40 meter från järnvägen. Riskmålet tar dock inte hänsyn till persontäthet inom området som ökar i planen jämfört med nollalternativet. Därför har även samhällsrisknivån i området studerats. Resultaten av riskuppskattningen visar att riskreducerande åtgärder krävs för att få en acceptabel nivå för samhällsrisk och för att möjliggöra planerad exploatering inom planområdet. Riskutredningen föreslår skyddsåtgärder som begränsar konsekvenserna av en eventuell skadehändelse. Föreslagna åtgärder:

- En vall mellan Hamnbanan och grönområdet norr om Polstjärnegatan.
- Grönområdet bör utformas utan större lekplatser, idrottsplatser eller liknande verksamheter som kan uppmuntra till stadigvarande vistelse.
- Inom planområdet bör bebyggelsen närmast lederna i norr utformas så att utrymning kan ske bort från riskkällan.
- Ventilation för byggnader inom planområdet bör placeras så högt som möjligt och med friskluftsintag vända bort från riskkällan.

De föreslagna riskreducerande åtgärderna ovan bedöms kunna sänka samhällsrisknivån för planområdet inklusive grönområdet till acceptabla nivåer.

Vatten

Göta Älv är recipient för dagvatten från planområdet. Målet är att all rening och fördröjning av dagvatten ska ske inom planområdet på kvartersmark. Från området kommer cirka 260 m³ dagvatten att behöva fördröjas för att klara kommunens krav på fördröjning av dagvattenflöde inom kvartersmark. Byggnader utan gröna tak står för majoriteten av volymen (64 %). Åtgärder föreslås i form av gröna tak, s.k. raingardens (regnträdgårdar), växtbäddar, dammar och kasettmagasin.

Vid höga havsnivåer, vilka påverkar vattenståndet i Göta älv, kan dagens kajer svämma över vilket även medför översvämningar i stora delar av Lindholmen. Planområdet hanterar risk för höga vattenstånd i Göta Älv genom Göteborg stads riktlinjer för yttre skydd.

Naturvärden

Det grönområde som är lokaliserat i norra delen av planområdet längs med Hamnbanan har i tidigare inventeringar flera skyddsvärda arter. Grönområdet kvarstår i planförslaget. Vid vidare exploatering bör hänsyn tas till dessa naturvärden.

Kulturmiljö

Inom planområdet finns idag inga utpekade värden vad gäller kulturmiljö. En utredning för att inventera, dokumentera och beskriva de byggnader som finns på och i direkt anslutning till platsen har genomförts.

Kulturmiljö kan förutom direkt fysisk påverkan påverkas visuellt. I planförslaget påverkar höjden på den föreslagna bebyggelsen genom att det höga Karlatornet



kommer att prägla stadsbilden från många vyer runt om i Göteborg. 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 riksintresse Lindholmen) men inte påtagligt skadar riksintressena för kulturmiljövård.

Hushållning med naturresurser – indirekta effekter

Med hushållning av naturresurser avses här såväl användning av energi, råvaror som förutsättningar för resurseffektiv livsstil i planförslaget. Relevanta aspekter av hushållning av naturresurser i planen bedöms vara:

- Användning av mark
- Förutsättningar för hållbara transportsystem och hållbar livsstil
- Förutsättningar för hållbar energiförsörjning

Planförslaget innebär en förtätning av området jämfört med nollalternativet, med höga byggnader som ger förutsättningar för en hög täthet (exploatering) i relation till markytan som tas i anspråk. Planförslaget innebär nybyggnationer där befintlig bebyggelse rivs vilket generellt kan sägas vara en nackdel ur perspektivet hushållning av naturresurser. Syftet med planen är dock att förtäta området vilket innebär att befintliga öppna ytor i stor utsträckning tas i anspråk. Detta innebär goda förutsättningar för att nyttja befintliga resurser på ett mer effektivt sätt.

Ur ett regionalt perspektiv ger en exploatering av ett centralt område med goda möjligheter till kollektivtrafik, cyklande och hållbart resande i övrigt mycket bättre förutsättningar för att minska det totala bilåkandet jämfört med om motsvarande exploatering planerades i ett mer perifert läge eller i ett läge med sämre förutsättningar för kollektivtrafik. Det är därför mycket viktigt att tillvarata möjligheterna till att gynna hållbart resande vid planeringen.

Sociala konsekvenser

Att göra samhället mer hållbart kräver helhetsperspektiv vilket betyder att det är viktigt att integrera samtliga hållbarhetsdimensioner i analyser inför planering. Den sociala hållbarheten inkluderar värden som jämlikhet, trygghet, integration, demokrati, arbetstillfällen och rättvisa.

En övergripande social konsekvensanalys (SKA) samt barnkonsekvensanalys (BKA) har genomförts i tidigt skede genom en workshop. Aspekter som tagits upp rör stråk, byggnaders utformning och innehåll, segregation, utformning av utemiljön och lokalklimat och värna befintliga värden. Många av de konsekvenser och förslag på åtgärder som väckts i konsekvensanalysen bemöts i planbeskrivningen, men frågor och lösningar hanteras på ett generellt och översiktligt plan. I det fortsatta utvecklingsarbetet bör stor vikt läggas på rekommendationer från en fördjupad social konsekvensanalys och en fördjupad barnkonsekvensanalys.

Planen i förhållande till miljömål

Planförslaget bedöms ligga väl i linje med nationella och regionala miljömål.



Innehåll

1	Inledning.....	7
1.1	Bakgrund	7
1.2	Behovsbedömning	8
1.3	Avgränsningar av miljökonsekvensbeskrivningen	8
2	Miljökonsekvenser av nollalternativet.....	9
3	Beskrivning av detaljplaneförslaget.....	9
3.1	Lokalisering	9
3.2	Riksintressen och skyddade områden.....	10
3.3	Planförslaget	10
3.4	Gator och trafik.....	13
4	Miljökonsekvenser	15
4.1	Markmiljö.....	15
4.1.1	Geoteknik	15
4.1.2	Förorenad mark	17
4.2	Buller och vibrationer.....	18
4.2.1	Buller	18
4.2.2	Vibrationer	25
4.3	Luftmiljö	26
4.3.1	Kväveoxider	27
4.3.2	Partiklar.....	30
4.3.3	Indirekta effekter luftmiljö.....	32
4.3.4	Förslag till åtgärder	33
4.4	Lokalklimat.....	34
4.5	Risker	37
4.5.1	Transport av farligt gods	37
4.5.2	Brandskydd	39
4.5.3	Övriga risker	39
4.6	Vattenmiljö.....	40
4.6.1	Recipient.....	40
4.6.2	Dagvatten	40
4.6.3	Högt vatten och skyfall	42
4.7	Påverkan på naturvärden	44
4.8	Kulturmiljö	45
4.9	Hushållning med naturresurser	46
4.10	Konsekvenser under byggtiden	48
4.10.1	Masshantering	48
4.10.2	Övrigt.....	49
5	Sociala konsekvenser.....	49



6	Uppfyllelse av de nationella miljömålen	52
7	Sammanfattande bedömning	55
8	Referenser	58

Bilagor

Bilaga 1 Kulturmiljöutredning

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret i Göteborgs stad har fått i uppdrag att ta fram en detaljplan för bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen i Göteborg.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av blandstadsbebyggelse med bostäder, handel, hotell, skola och kontor vid Karlavagnsgatan norr om Lindholmsallén i stadsdelen Lindholmen. Under marknivå planeras ett större garage.

Planområdet omfattar cirka 9 hektar och marken ägs av Serneke fastighets AB och Kratos AB som förvaltas av Älvstranden Utveckling AB.



Figur 1. Aktuellt planområde, Karlavagnsplatsen, källa: Göteborgs stad.

Planen medger uppförandet av en ny ikonbyggnad, det så kallade Karlatornet. Byggnaden planeras till en höjd på 266 meter, vilket motsvarar cirka 86 våningar, detta skulle göra den till den högsta byggnaden i Norden. Övrig bebyggelse kommer att uppföras i kvartersform med byggnadsvolymer i nedåttstigande skala och med varierande antal våningar. Bostäderna föreslås få olika ändamål och olika upplåtelseformer.



Tanken med detaljplanen är att den 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.

1.2 Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret har genomfört en behovsbedömning enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen och 6 kap 11 § miljöbalken, vilken visar att det inte är uteslutet att aktuell detaljplan kan innebära betydande miljöpåverkan, varför en miljöbedömning med särskild miljökonsekvensbeskrivning behöver utföras.

1.3 Avgränsningar av miljökonsekvensbeskrivningen

Denna miljökonsekvensbeskrivning beskriver miljökonsekvenserna av detaljplan för bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen inom stadsdelen Lindholmen i Göteborg. En miljökonsekvensbeskrivning ska belysa sådant som är av vikt för det aktuella projektet, det vill säga de väsentliga miljökonsekvenserna som kan inverka på människors hälsa, miljö och hushållning av resurser. I enlighet med 6 kap 7 § miljöbalken redovisas här de uppgifter som krävs för att bedöma projektets inverkan på människors hälsa, miljö och hushållning med naturresurser. Konsekvenser på närmiljön, flora och fauna i och omkring aktuellt område både under och efter byggskedet studeras. Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver de miljökonsekvenser som den nya markanvändningen ger upphov till, både positiva och negativa. I en behovsbedömning (diarienummer 13-0735) redogör Stadsbyggnadskontoret för sin syn på vilka faktorer som vid ett genomförande av detaljplanen skulle kunna antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Planområdet är beläget i området Lindholmen och är en del av utvecklingsområdet för Älvstaden. Avgränsningarna för planområdet visas i Figur 1 ovan. Planen omfattar utveckling av bostäder, hotell, kontor och handel och ska bidra till en tät och blandad stadsmiljö som en del i en större omvandling av norra Älvstranden. Denna helhet behandlas i andra dokument exempelvis programmet för Lindholmen och Vision Älvstaden och bedöms bara översiktligt i miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljökonsekvenserna som behandlas är de som uppkommer till följd av ändrade aktiviteter inom planområdet. Detta berör den direkta närmiljön, angränsande fastigheter och naturmiljön samt avledning av dagvatten. Enligt 6 kap 12 § miljöbalken ska rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas.

Planen antas till största delen vara genomförd år 2021. För bedömning av konsekvenserna av planen utgås, när inte annat skrivs, från år 2035.

Planen bedöms inte påverka några områdesskydd.

Eventuellt kan en lokal kortvarig sänkning av grundvattnet ske vid anläggandet av nya byggnader och garage, sänkningen bedöms dock inte ge någon bestående skada på miljön och inte heller sprida sig utanför gränserna för aktuellt område. Grundvattnet behandlas därför inte vidare i denna miljökonsekvensbeskrivning.

Miljöaspekten stadsbild/landskapsbild beskrivs mer utförligt i planbeskrivningen. En workshop för identifiering av sociala konsekvenser av detaljplanen har genomförts och återges i miljökonsekvensbeskrivningen under avsnitt 4.9.



2 Miljökonsekvenser av nollalternativet

Ett nollalternativ innebär i det här fallet att ingen ny detaljplan kommer till stånd och följaktligen att ingen ny bebyggelse i större omfattning tillkommer.

För jämförelsen mellan nollalternativ och planförslag har ett antal faktorer som utbyggnaden av Karlavagnsplatsen direkt eller indirekt ger upphov till, identifierats. Dessa faktorer är främst:

- Fler människor bor och vistas på Lindholmen
- Ökat utbud av bostäder, handel och service
- Ökat antal fordonstransporter som följd av ökad persontäthet, ökat underlag för kollektivtrafikresor och alternativa transportslag
- Tillskott av en mycket hög byggnad/landmärke som kommer att prägla såväl Lindholmens som Göteborgs stads siluett och stadsbild

Generellt kan sägas att miljöeffekterna av nollalternativet i första hand innebär att möjligheten att förtäta staden i ett centralt läge inte tillvaratas.

Förtätning innebär generellt att förutsättningar för effektivt utnyttjande av naturresurser ökar genom att t.ex. kollektivtrafik, cykelvägar, parkering och energianvändning kan organiseras effektivt och tillgång till vardagsservice utan bilberoende ökar. Samtidigt kan en ökad täthet leda till att fler människor utsätts för buller, luftföroreningar och risker från transporter på väg och järnväg.

Konsekvenserna av nollalternativet jämförs under varje rubrik med konsekvenserna av föreslagen detaljplaneändring. För vissa avsnitt är huvudfokus på utredning och bedömning dock konsekvenserna av planerad verksamhet, och konsekvenserna i nollalternativet kommer då att behandlas mycket översiktligt. Liksom för planförslaget sätts tidsramarna för bedömningen till år 2035.

Hur Lindholmen och Karlavagnsplatsen även i nollalternativet kan komma att förändras jämfört med nuläget vad avser innehåll, förnyelse och attraktivitet är en fråga som inte behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen. Inte heller har några alternativa utformningar med avseende på bebyggelse utretts.

Övriga omvärldsaspekter som befolkningstillväxt m.m. förutsätts vara jämförbara i nollalternativet och i planförslaget. För trafikberäkningar, vilka ligger till grund för bl.a. bedömningar inom luftkvalitet och buller, har en justering gjorts för effekterna av verksamheter i detaljplanen i jämförelse med nollalternativet.

3 Beskrivning av detaljplaneförslaget

3.1 Lokalisering

Planområdet är beläget centralt i Göteborgs stad och upptar en yta av cirka 9 hektar, varav 3 hektar utgörs av grönområde.

Området avgränsas i norr av Hamnbanan och ett större grönområde och i söder av Lindholmsallén. Avgränsningarna framgår av Figur 1 ovan. Planområdets lokalisering i Göteborgs visas i nedanstående figur.



Figur 2 Områdets lokalisering i Göteborg. © Lantmäteriet Medgivande R50103251_140001

Planområdet är beläget i området Lindholmen och är en del av utvecklingsområdet för Älvstaden.

3.2 Riksintressen och skyddade områden

Inom planområdet finns inga riksintressen. I närheten av planen finns riksintressen i form av Göta älv som är riksintresse för sjöfarten samt Lundbyleden och Hamnbanan som är utpekade riksintressen för kommunikationer. Genom den höga höjden på byggnader i planförslaget berörs även riksintresse för kulturmiljövård utanför planområdet. I första hand berörs riksintressena Lindholmen, Göteborgs innerstad och Majorna/Kungsladugård/Sandarna. Påverkan på riksintressen behandlas under avsnitt 4.8 Kulturmiljö samt i bilaga 1 till miljökonsekvensbeskrivningen.

Närmaste skyddade område för naturvärden är naturreservatet Rya skog som ligger dryga 3 km från planområdet.

Inom planområdet finns inga registrerade fornlämningar enligt riksantikvarieämbetets register. I planområdets närhet finns ett antal registrerade fornlämningar.

3.3 Planförslaget

Planens syfte är att ge möjlighet att uppföra en tät och blandad stadsmiljö bestående av bostäder, kontor, hotell, skola och handel för att komplettera den nuvarande verksamheten inom Lindholmen som till stor del består av företag. Planen ska medverka till och överbygga befintliga fysiska barriärer och ska vända sig dels mot älven och dels mot Kvilletorget (norr om planområdet) och övriga Hisingen.

Planförslaget överensstämmer med översiktsplanen (ÖP). Översiktsplanen för Göteborgs kommun, antagen av kommunfullmäktige 2009-02-26, 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.



Planförslaget ska innehålla en av Nordens högsta byggnader, Karlatornet. Skyskrapan är en del av vision Älvstaden och således även för planen. En av de övre våningarna i Karlatornets kommer att utformas som en för allmänheten tillgänglig utsiktsplats.

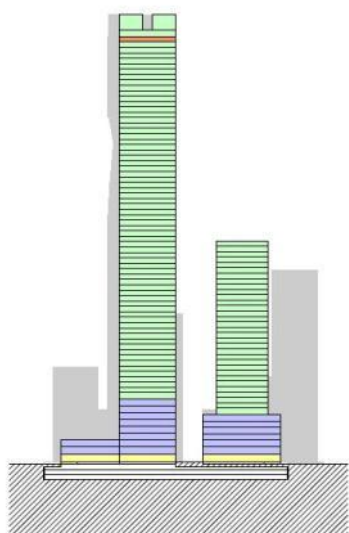
Den nya bebyggelsen kommer att anläggas i kvartersform och i flera nivåer. Garage under mark, olika verksamheter såsom kontor och affärer i kvarterens bottenvåningar samt lekplatser, köksträdgårdar och mindre grönytor på podiebyggnader. Denna struktur ska bidra till en attraktiv offentlig miljö med levande stadsrum.

Lägenheterna kommer att inkludera både bostadsrätter, hyresrätter, studentlägenheter och äldreboenden. Planen inbegriper även hotell, kontor och förskola/skola.

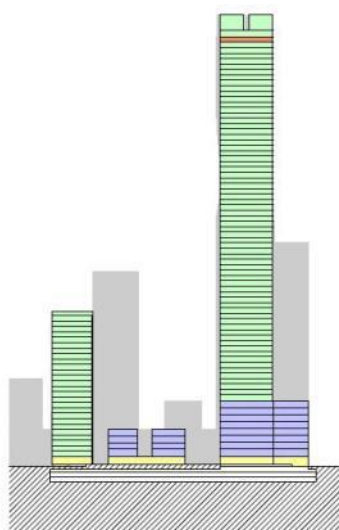
Den gamla bangården som idag är grönområde i norra delen av planområdet kommer att kvarstå och utvecklas.

Detaljplanen föreslår nybyggnation inom större delar av aktuellt område. Den stora parkeringen i södra delen kommer att bebyggas, se Figur 1 och befintliga industribyggnader kommer att rivas. Den befintliga sopsugsanläggningen föreslås att tas bort och ersättas av en ny anläggning i planområdets nordöstra hörn. Uppförandet av ett underjordiskt garage kommer att kräva urschaktning av större delen av området.

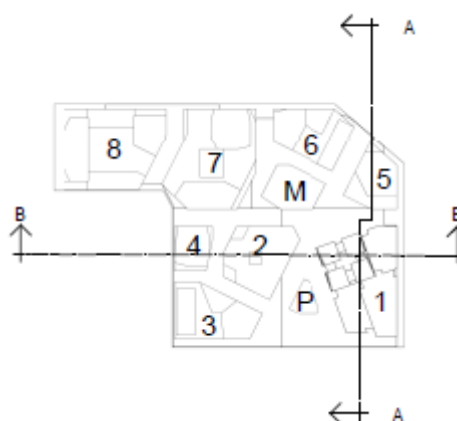
Efter byggnationen kommer arealen hårdgjorda ytor att öka något inom planområdet. Då problem med översvämningar finns redan idag är fördröjning av dagvatten därför en viktig del av integrera i utformningen av det nya området, vilket det också finns planer för. För att skapa en bra boendemiljö föreslås bullerdämpande åtgärder att utföras utefter Lindholmsallén, Lundbyleden och Hamnbanan.



Sektion A-A



Sektion B-B



Figur 3. Preliminära funktioner för kvarter, Karlavagnsplatsen.

Utbyggnaden kommer att delas in i flera etapper. Första etappen utgörs sannolikt av området söder om nuvarande Karlavagnsgatan, och kvarteren norr om denna gata byggs ut i andra etappen. De två huvudetapperna kommer i sin tur delas upp i mindre deletapper i samband med byggnationen.

Det södra området består idag i huvudsak av en asfalterad parkeringsyta. Karlatornet ingår i första etappen. Byggstart planeras efter att detaljplanen har vunnit laga kraft och målsättningen är att första etappen ska vara utbyggd till år 2021. Innan etapp två byggs kan provisoriska lösningar krävas för att hantera parkering och även behov av förskola.



3.4 Gator och trafik

I området finns väl utbyggd kollektivtrafik. Över älven går färjan Älvsnabben och i Lindholmsallén finns busstrafik idag. I framtiden planeras även en spårvagnslinje. Till jubileumsåret 2021 planerar Göteborgs stad att bygga en linbana från Rosenlund med en station strax söder om planområdet. En ny gång- och cykelbro finnas färdigställd för bättre tillgänglighet för gående och cyklister mellan Lundby och Lindholmen över Hamnbanan och Lundbyleden.

Ett antal olika förändringar planeras för trafiken inom planområdet. Karlavagnsgatan som idag går rakt igenom området kommer inte längre att fungera som genomfartsväg. Befintliga ledningar i gatan kommer att flyttas till nytt läge. Parkeringen i sydväst kommer delvis göras om till gata.

För att minimera riskpåverkan från hamnbanan kommer en jordvall/mur att anläggas längs med denna. Polstjärnegatan kommer att flyttas till nytt läge utefter hamnbanan och aktuell sträckning kommer att stängas av för genomfartstrafik. Istället kommer cykelbanan utefter Polstjärnegatan att byggas ut.

Se mer detaljer om kollektivtrafik och satsning på cykel- och gångtrafikanter under avsnitt 4.9.

Trafikalstringsanalys

Framtagna trafikalstringsanalyser för Karlavagnsplatsen (Norconsult AB, 2015c) är beräknat enligt gällande parkeringsnormer i Göteborgs stad. Syftet med trafikalstringsanalyserna är att undersöka hur mycket biltrafik som kommer att genereras beroende på boende/verksamhet inom planområdet.

Förutsättningar för parkeringsbehoven vid Karlavagnsplatsen är att området är beläget i centrala Göteborg och att det har god tillgänglighet med kollektivtrafik. Totalt beräknas parkeringsbehovet för planområdet uppgå till 1430 bilplatser.

Antagna trafikalstringstal, se nedanstående tabell, för personbilar från bilparkeringen vid Karlavagnsplatsen gäller för ett medelvardagsdygn. De är därmed baserade på en sådan situation som trafiken och trafikbelastningarna i berörda gatukorsningar kommer att studeras för. Under ett veckomedeldygn (eller ett årsmedeldygn) bedöms trafikalstringstalen vara något lägre.

Tabell 1 Trafikalstringstal (antal personbilar till och från området) för personbilar

Markanvändning	Trafikalstringstal, antal personbilar till och från området per bilplats under ett medelvardagsdygn
Flerbostadshus	2
Kontor	2,5
Handel	4
Hotell/konferens	3
Grundskola	3
Daghem/Förskola	3

Utifrån beräknade parkeringsbehov för Karlavagnsplatsen samt ovan redovisade alstringstal erhålls trafikmängder enligt nedanstående tabell.



Tabell 2 Trafikmängder, personbilar

Markanvändning	Trafikmängder, personbilstrafik till och från området under ett vardagsdygn
Flerbostadshus	1 750
Kontor	275
Handel	1 200
Hotell/konferens	294
Grundskola	30
Daghem/Förskola	45
Summa	3 594

Karlavagnsplatsen bedöms utöver personbilstrafiken även alstra lastbilstrafik, för leveranser av varor, för sophämtning, vid flyttning etc. Totalt bedöms trafiktillskottet uppgå till i storleksordningen 200 fordon per medelvardagsdygn.

Parkeringen för Karlavagnsplatsen planeras som källarparkering under hela området. Parkeringen avses bli ansluten med dubbelriktad trafik till det allmänna gatunätet i två punkter:

- Åt öster via en ny allmän gata som går norrut till en cirkulationsplats på den nya genomgående gatan längs Hamnbanan.
- Åt väster från parkeringsgaraget västligaste del, med anslutning såväl till Karlavagnsgatans västra del som till Polstjärnegatans västra del via en ny gata förbi nuvarande postkontor.

Resultater, avrundade biltrafikmängder på de två tillfarterna från Karlavagnsplatsens parkering samt vissa angränsande fastigheter redovisas i figuren nedan. Trafikmängden för den östliga anslutningen från Karlavagnsplatsens parkering beräknas vara 2500 fordon (till och från området) under ett vardagsdygn. Motsvarande siffra för västlig anslutning är 1100 fordon.



Figur 4 Karlavagnsplatsens parkering, genomsnittlig vardagsdygnstrafik. (Ur (Norconsult AB, 2015c))



Åtgärder för att minska biltrafiken

En kompletterande utredning (Norconsult AB, 2015a) visar att om *Trafikstrategins* mål om minskat antal bilresor skall uppnås krävs det att parkeringstillgången minskas med 33 % jämfört med *Vägledning till parkeringstal*. Det innebär att beräknad parkeringstillgång för detaljplaneområdet Karlavagnsgatan minskas till totalt 958 bilplatser.

Biltrafiken inom planområdet bedöms minska genom en satsning på gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och bilpooler. För att minska alstringen av biltrafik i området och kunna reducera behovet av parkeringar är exploatören villig att stödja mobility management-åtgärder som exempelvis:

- Skriva långsiktigt avtal med bilpoolsföretag
- Skriva långsiktigt avtal med lastcykelspool/elcykelpool så att dessa finns etablerade med reserverade parkeringsplatser i gynnsamma lägen redan från första inflyttningsdatum
- Medlemsavgift i bilpool och lastcykelspool subventioneras av exploatören
- Cykelparkering anordnas av exploatören och respektive fastighetsägare. Beräknat behov är ca 6000 cykelplatser.

Exploatören kan även bidra till ett högt utnyttjande av kollektivtrafiken genom att subventionera hyresgästernas inköp av månadskort från Västtrafikkort för de boende i området.

En förutsättning för att kunna reducera antalet parkeringar är att området blir tydligt inriktat på en kategori av boende för vilken bilen spelar en mindre roll än för genomsnittet. För att optimera parkeringen måste parkeringslösningen bygga på ett "flytande" system, utan några reserverade parkeringsplatser.

4 Miljökonsekvenser

4.1 Markmiljö

4.1.1 Geoteknik

Förutsättningar

Ett geotekniskt PM har tagits fram för planområdet (Norconsult AB, 2015b).

Detaljplanområdet är relativt plant, med nivåer på ca +1,8 till +2,5 meter över havsytan. Aktuellt område utgör en del av ett äldre utfyllnadsområde nära Göta älv och är beläget strax nordväst om tidigare strandlinje, från 1830.

Enligt utförda undersökningar inom planområdet består jordlagren från markytan i huvudsak av:

- Fyllning till ca 0,5-2 m djup
- Torrskorpelera till ca 1-2,5 m djup
- Lera till djup om ca 40 m i nordost till strax över 80 m i söder
- Friktionsjord ovan berg till djup om ca 50 m i nordost till som mest ca 95 m i väster
- Berg under friktionsjord och lera



Grundvattenytan varierar under året beroende på nederbörds mängd och påverkas lokalt av topografiska förhållanden samt av vegetation och jordlagerföljd. Den övre grundvattenytan bedöms dock under stora delar av året ligga kring medelvattennivån i Göta älv, på +0,1, eller strax däröver.

Konsekvenser

Stabilitet

Som del av detaljplanen för Götaverksgatan, söder om aktuellt område, utfördes en fördjupad stabilitetsutredning för området närmast hamnbassängen. Denna utredning visade på tillfredsställande stabilitet för nuvarande (nollalternativet) samt framtida förhållanden. För denna detaljplan bedöms att stabiliteten inte behöver utredas närmare, med anledning av de jämna markförhållandena inom detaljplaneområdet samt det stora avståndet till älven (250-300 m).

Grundläggning

Med hänsyn till de stora lerdjupen och jordlagrens sättningskänslighet måste alla byggnader förutsättas bli grundlagda på pålar. Grundläggningen av Karlatornet, samt eventuellt vissa av de andra höga byggnaderna, bedöms lämpligen utföras med grävpålar ned till berg.

Dräneringsnivån för källaren bör inte sättas lägre än +0,5 m för att inte orsaka grundvattensänkning i området. Lyftande grundvattentryck måste därför påräknas för hela källaren vilket innebär att dragförankringar sannolikt erfordras.

Sättningar och markplanering

Belastningsförsök som utförts inom området visar att marken är känslig för sättningar.

Där marknivån kommer att behöva höjas erfordras någon form av grundförstärkning för att undvika långtidsbundna sättningar. Vid detaljprojektering kommer kompletterande undersökningar och utredningar utföras för val av lämplig grundläggning/förstärkningsåtgärd med hänsyn till sättningar, ur såväl teknisk som ekonomisk synpunkt.

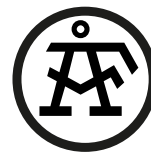
Förslag till åtgärder

Bedömning av geotekniken inom grönområdet i norra delen av planen visar att stabiliteten är tillfredsställande för nuvarande förhållanden. Området är till största delen utfyllt med jord. För anläggningar som kräver uppfyllningar på mer än en meter måste lerans geotekniska egenskaper klarläggas, vilket kräver kompletterande geotekniska undersökningar.

Lokalgator kan grundläggas utan förstärkningsåtgärder förutsatt att blivande gatunivå inte kräver uppfyllning på mer än ca 1 meter. Vid placering av nya anläggningar intill befintliga järnvägsspår måste förstärkningar/konstruktioner beaktas och utredas.

I samband med schakt och grundläggningsarbeten föreslås åtgärder bl.a. i form av kontroller av rörelser (kontrollprogram) och vibrationer (riskanalys) och provtagning inför pålning för att minska risk för påverkan på omgivning.

Byggnadstekniska åtgärder som medför en permanent grundvattensänkning bör inte utföras. Detta är viktigt inte enbart för planerade byggnader utan även för närliggande mark som kan utsättas för sättningar vid sänkning av grundvattenytan.



4.1.2 Förorenad mark

Förutsättningar

Enligt en inventering (Norconsult AB, 2015d) har flera olika potentiellt förorenande verksamheter identifierats inom aktuellt område. Bland annat nämns nedlagda verksamheter med varmförzinkning, bensinmack, färgindustri och mekaniska verkstäder. Idag finns endast en verksam däckförsäljare med verkstad i drift. Vidare är området utfyllt med potentiellt förorenade fyllnadsmassor från tidigare varvsindustrin vid Göta älv.

Två separata miljötekniska markundersökningar har gjorts inom planområdet, se rödmarkerat samt blåmarkerat område i figuren nedan. Miljöteknisk markundersökning utfördes 2014 (Sweco Environment AB, 2014a) för blåmarkerat område och 2015 (Norconsult AB, 2015d) för rödmarkerat område.



Figur 5 Planområde för Etapp 1 (blåmarkerat) och Etapp 2 (rödmarkerat).

Naturvårdsverket har tagit fram generella riktvärden som anger föroreningshalter för jord under vilka risken för negativa effekter på människor och miljö normalt är acceptabel.

Den planerade markanvändningen inom aktuella fastigheter är bostadsområde utan möjlighet till odling i befintlig jord. Därmed jämförs resultaten från provtagningen mot de framtagna platsspecifika riktvärdena för bostadsområde (KM; känslig markanvändning). För grundvatten finns inga generella riktvärden liknande de som finns för jord. Istället jämförs uppmätta halter med olika riktvärden beroende på förorening.

Fastighetsägare eller verksamhetsutövare som påträffar förorening har enligt miljöbalken upplysningsplikt och ska underrätta tillsynsmyndigheten. Schakt av



förorenad jord är en anmälningspliktig verksamhet och en anmälan skall upprättas innan schakt utförs inom området.

Ytligt i jordlagren har framförallt föroreningar såsom tungmetallerna zink, koppar, bly och kvicksilver påvisats samt kolväten (polyaromatiska kolväten). Vidare har oljeföroreningar konstaterats i djupare jordlager. I några få punkter har även lösningsmedel påvisats. Föroreningarna härrör från såväl de verksamheter som har bedrivits inom området som från fyllnadsmassor. Fyllnadsmassornas mäktighet är ca 0,5-2 m.

I grundvattnet har föroreningar såsom tungmetallerna zink, nickel, kadmium och aluminium påvisats. Vidare har petroleumprodukter och polyaromatiska kolväten (PAH-16) samt lösningsmedel som trikloreten med nedbrytningsprodukter och polyalkylbensener påvisats.

Konsekvenser

Vid utbyggnaden av området kommer merparten av de förorenade massorna att schaktas bort för rening/deponering. Planförslaget medför därmed att förorenad mark inom området minskar i omfattning i jämförelse med nollalternativet.

Hantering av förorenad jord kommer därför främst handla om att klassificera överskottsmassor och ta hand om dem på ett riktigt sätt. Masshantering medför ett stort antal transporter, se under avsnitt Konsekvenser under byggtiden.

Det finns inget i nuläget som tyder på att marken inte skulle kunna bli lämplig för föreslaget ändamål eller att kostnaderna för nödvändiga åtgärder inte skulle kunna bäras av exploateringen.

Förslag till åtgärder

Vid utbyggnaden av området kommer merparten av de förorenade massorna att schaktas bort. Åtgärder på grund av förorenad mark är nödvändiga för att marken ska bli lämplig för det ändamål som detaljplanen föreslår. Förutsättningarna för åtgärdernas genomförande tas fram av den part som är ansvarig för respektive utbyggnad.

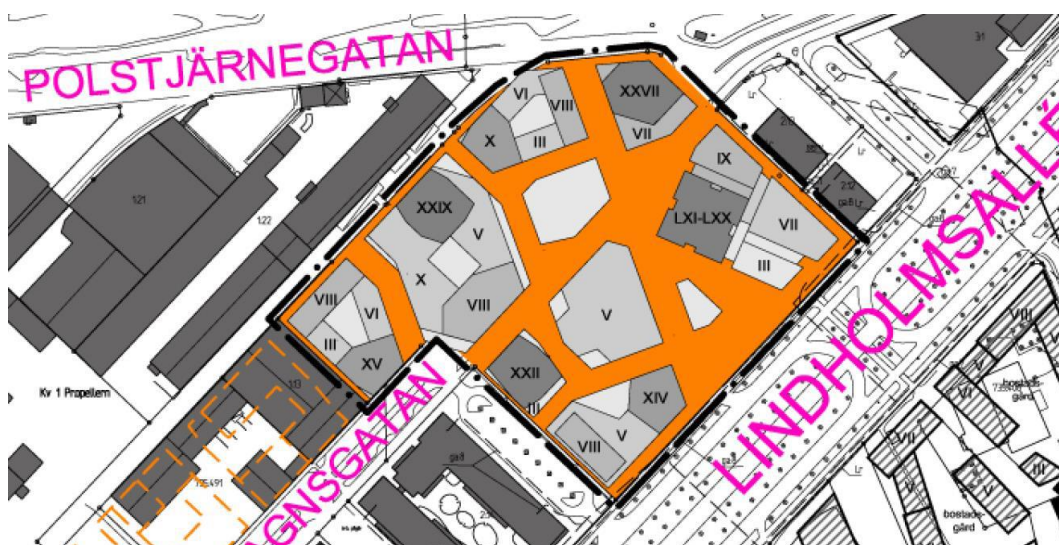
Markarbete inom området är anmälningspliktigt enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. En anmälan ska lämnas till tillsynsmyndigheten i god tid innan arbetet påbörjas.

4.2 Buller och vibrationer

4.2.1 Buller

Förutsättningar

Buller är benämningen på ljud som anses oönskat eller störande. Trafikbuller anges som ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå. Ekvivalent ljudnivå anger bullret som ett medelvärde över dygnet, maximal ljudnivå motsvarar bullret för en enskild händelse, till exempel en fordons- eller tågpassager.

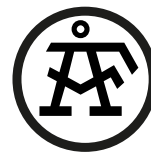


Buller i området runt Karlavagnsplatsen har utretts, och redovisas i rapport bullerutredning vägtrafik, spårtrafik och externt industribuller (*Sweco Environment AB, 2015b*). En sammanfattning av de avvägningar och ställningstaganden som har tagits redovisas i Buller PM - Trafikbuller vid Karlavagnsplatsen (*Göteborgs Stad, 2015a*).

I diskussionerna angående prognoser om framtida bullersituationen 2035 har stadsbyggnadskontoret arbetat med två scenarier, "Utbyggnadsalternativ 1" och "Utbyggnadsalternativ 2".

- Göteborgs utbyggnad fortsätter i enlighet Översiktsplanen (ÖP) och Utbyggnadsplaneringen
- (UP)
- Uppräkning av trafikflöden sker i enlighet med trafikverkets och trafikkontorets vedertagna
- prognoser.
- Inga ändringar på gatu- och vägstrukturen i planområdets närområde
- Hamnbanan och Lundbyleden kvar i nuvarande läge
- Ingen spårvagn i Lindholmsallén
- Ingen linbana
- Ingen teknikutveckling vad gäller fordon för kollektivtrafik

- Göteborgs utbyggnad fortsätter i enlighet Översiktsplanen (ÖP) och Utbyggnadsplaneringen(UP)
- Uppräkning av trafikflöden sker i enlighet med trafikverkets och trafikkontorets vedertagna prognoser.



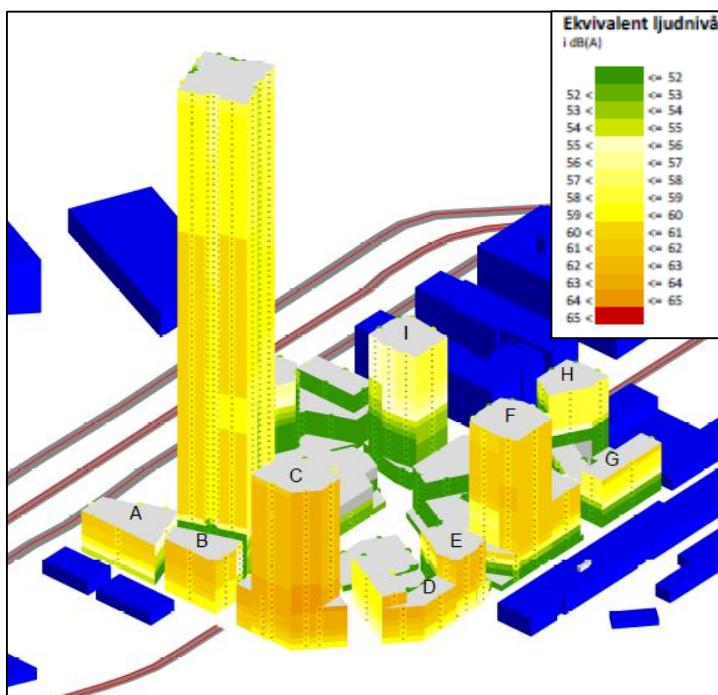
- FÖP/STUP klar för Lindholmen
- Stora ändringar på gatu- och vägstrukturen i planområdets närområde
- Hamnbanan flyttat till nytt läge (troligtvis i tunnel i Ramberget)
- Lundbyleden flyttat till nytt läge (troligtvis i tunnel i Ramberget)
- Ny spårvagn i Lindholmsallén har minskat busskörningen.
- Lindholmsallén ombyggd. Halva ytan har blivit gröNSTråk. All biltrafik längst i söder.
- Linbanan utbyggd
- De flesta busslinjer har el- eller hybridbussar

Konsekvenser

I nuläget finns inte bostäder inom planområdet, i planförslaget kommer därför bullerpåverkan på bostäder att öka jämfört med nollalternativet. Bullersituationen i området generellt förbättras dock genom föreslagna åtgärder. Inga bullerberäkningar har utförts för nollalternativet.

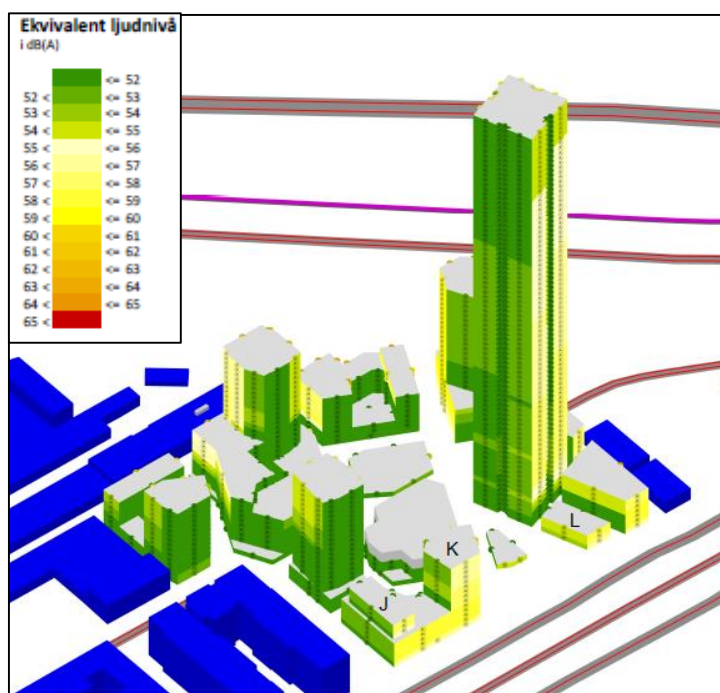
Utbyggnadsalternativ 1

Beräkningar av buller enligt utbyggnadsalternativ 1 utan åtgärder visar att stora delar av exploateringsområdet utsätts för buller som överskrider gällande riktvärden för trafikbuller. Ekvivalent ljudnivå med ett riktvärde på 55 dBA är den ljudnivå som ger mest omfattande överskridanden. Buller från Lundbyleden och Hamnbanan beräknas ge störst bidrag till beräknad ekvivalent ljudnivå norrifrån.



Figur 7 Utbyggnadsalternativ 1, buller från väg och järnväg, vy mot söder, prognosår 2035

Buller från Lindholmsallén beräknas ge störst bidrag till beräknad ekvivalent och maximal ljudnivå söderifrån. Riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids vid byggnader nära Lindholmsallén (fasader mot allén).

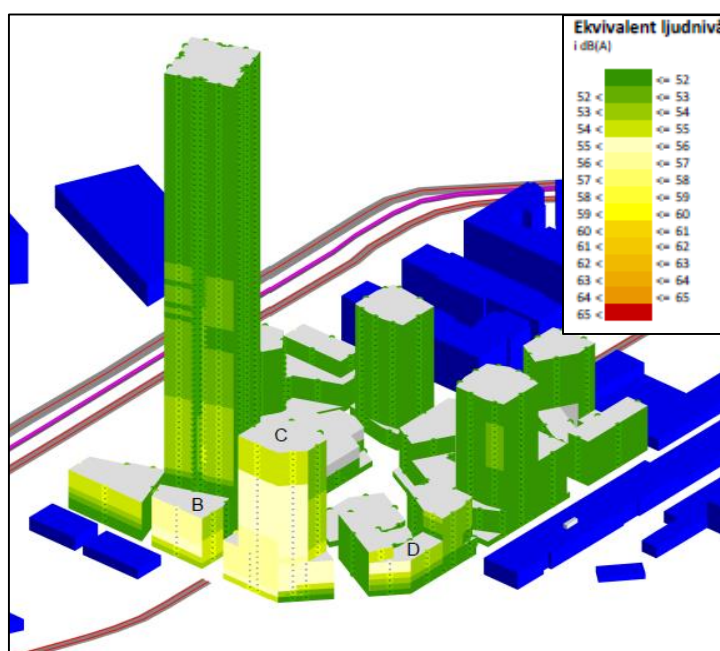


Figur 8 Utbyggnadsalternativ 1, buller från väg och järnväg, vy mot norr, prognosår 2035

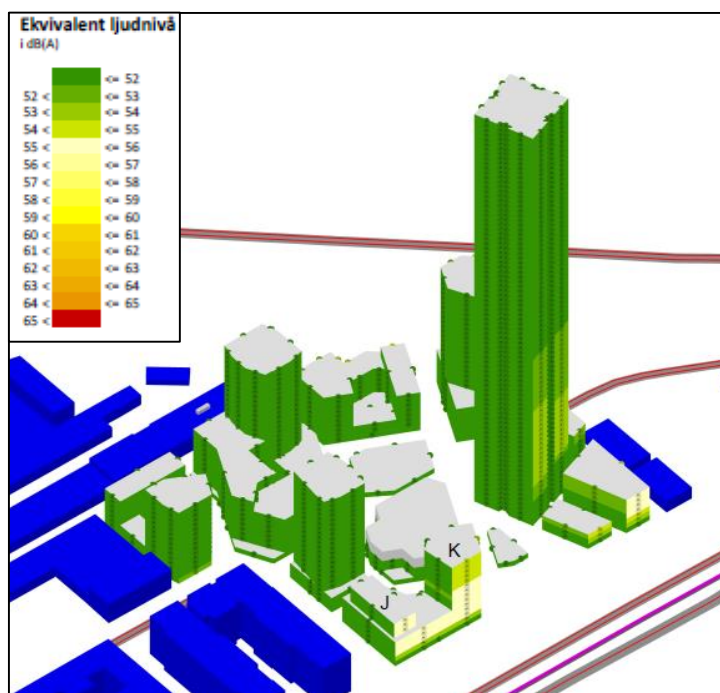
Riktvärde maximal ljudnivå 70 dBA överskrids också på en del byggnader, framför allt på många fasader som vetter mot Hamnbanan.

Utbyggnadsalternativ 2

Utbyggnadsalternativ 2 innebär att Lundbyleden och Hamnbanan överdäckas eller grävs ned (t.ex. förläggs genom Ramberget). Beräkningar av buller enligt utbyggnadsalternativ 2 utan åtgärder visar lägre ljudnivåer. Endast den nordöstra delen av exploateringsområdet samt fasader mot Lindholmsallén utsätts för buller som överskrider gällande riktvärde för ekvivalent ljudnivå (55 dBA).



Figur 9 Utbyggnadsalternativ 2, buller från väg och spårvagnar, vy mot söder, prognosår 2035



Figur 10 Utbyggnadsalternativ 2, buller från väg och spårvagnar, vy mot norr, prognosår 2035

Riktvärde maximal ljudnivå 70 dBA överskrids endast på ett fåtal ställen där byggnader ligger nära lokalvägar (karta 9 och 11 i bullerutredningen).

Ventilationsbuller från tegelhuset Polstjärnan överskrider gällande riktvärden för externt industribuller på planerade byggnader nära bullerkällorna både dag- och kvällstid.

Buller från kylaggregat (kyltorn) på Göteborg Energis fjärrkylanläggning överskrider gällande riktvärden för externt industribuller på planerade byggnader nära bullerkällorna under hela dygnet.

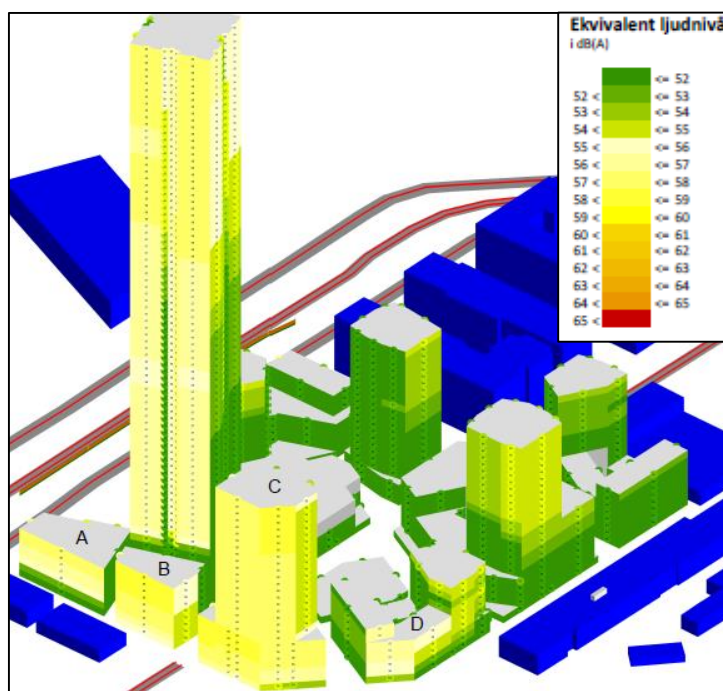
Förslag till åtgärder

Valda fysiska bullerskyddsåtgärder för att reducera trafikbullernivåerna är:

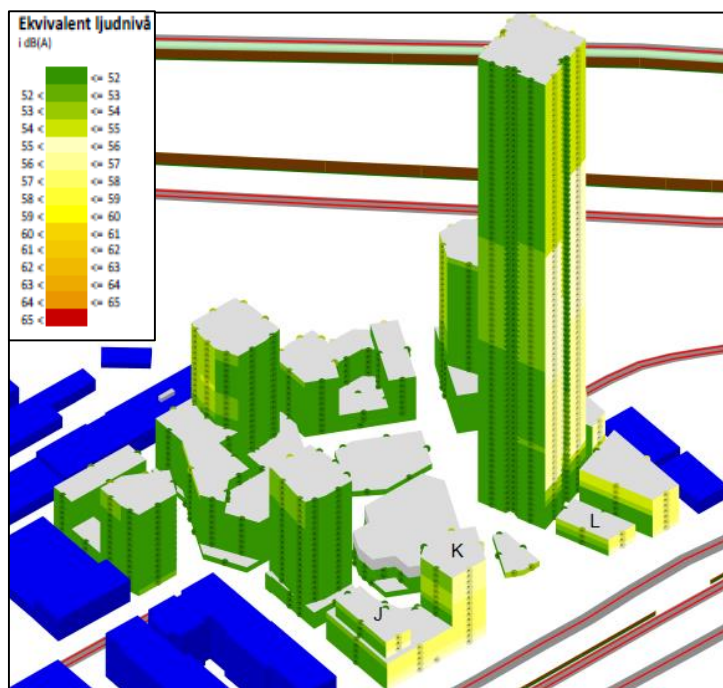
- Bullerdämpande plank (5 m högt) utefter Lundbyleden
- Bullerdämpande mur/plank (3 + 3 m högt) utefter Hamnbanan
- Bullerdämpande mur/plank (1,5 m högt) i Lindholmsallén
- Flyttning av Polstjärnegatan. Nytt läge blir ca 100 m norrut utefter hamnbanan.

Utbyggnadsalternativ 1

Beräkning av utbyggnadsalternativ 1 med valda bullerskyddsåtgärder visar att Karlatornet, byggnader i exploateringsområdets norra och nordvästra hörn samt byggnader närmast Lindholmsallén fortfarande utsätts för ljudnivåer som överstiger aktuellt riktvärde för ekvivalent ljudnivå (55 dBA).



Figur 11 Utbyggnadsalternativ 1 med bullerskyddsåtgärder, buller från väg och järnväg, vy mot söder, prognosår 2035



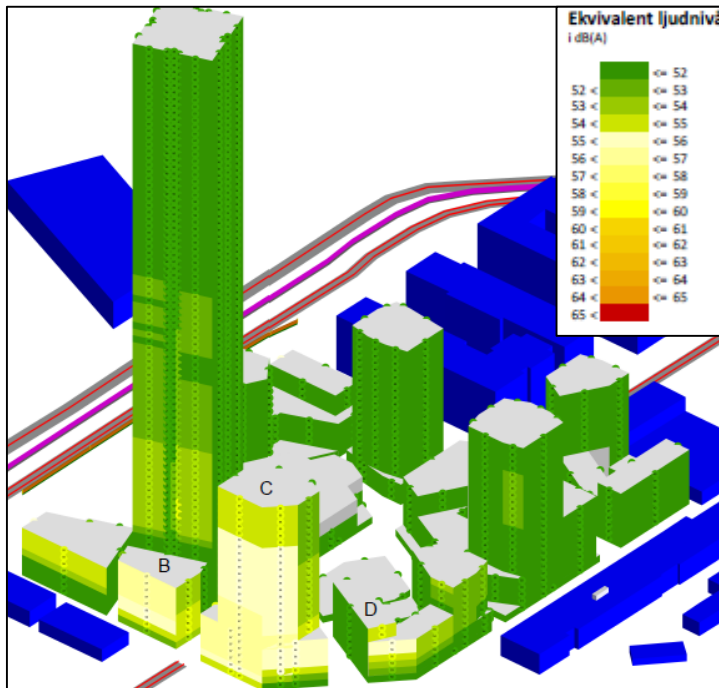
Figur 12 Utbyggnadsalternativ 1 med bullerskyddsåtgärder, buller från väg och järnväg, vy mot norr, prognosår 2035

Vad gäller maximal ljudnivå (70 dBA) minskas antalet överskridanden till att omfatta situationer där planerade byggnader ligger nära väg, förutom i fall maximal ljudnivå för maxtimmen där de nedre våningarna på byggnaderna närmast Lindholmsallén beräknas överskrida riktvärdet (karta 14, 15 och 17 i bullerutredningen).

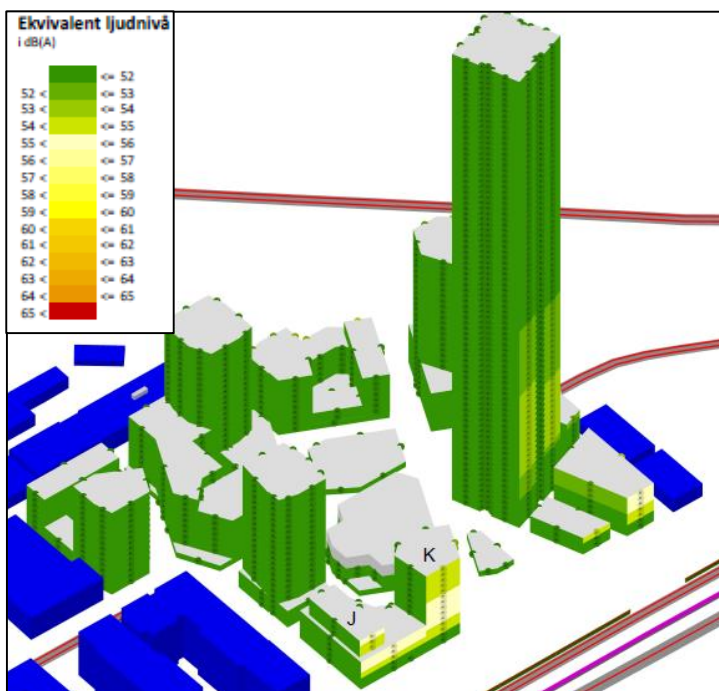


Utbyggnadsalternativ 2

Beräkning av utbyggnadsalternativ 2 med valda bullerskyddsåtgärder visar att endast den nordöstra delen av exploateringsområdet samt fasader mot Lindholmsallén utsätts för buller som överskrider gällande riktvärde för ekvivalent ljudnivå (55 dBA).



Figur 13 Utbyggnadsalternativ 2 med bullerskyddsåtgärder, buller från väg och spårvagnar, vy mot söder, prognosår 2035



Figur 14 Utbyggnadsalternativ 2 med bullerskyddsåtgärder, buller från väg och spårvagnar, vy mot norr, prognosår 2035



Riktvärde maximal ljudnivå 70 dBA överskrids endast på ett fåtal ställen där byggnader ligger nära lokalvägar (karta 21 och 23 i bullerutredningen).

Slutsats - fysiska bullerskyddsåtgärder

Utbyggnadsalternativ 1: Trots valda bullerskyddsåtgärder finns fortfarande överstigande av aktuella bullerriktvärden. Att innehålla riktvärde 55 dBA ekvivalent ljudnivå är fortfarande den största utmaningen. Detta riktvärde överskrids på områdets norra och nordöstra sida samt på byggnader nära Lindholmsallén (fasader mot allén).

Riktvärde maximal ljudnivå 70 dBA överskrids endast på ett fåtal ställen där byggnader ligger nära lokalvägar.

Utbyggnadsalternativ 2: Om Lundbyleden och Hamnbanan överdäckas eller grävs ned blir ljudmiljön i exploateringsområdet avsevärt mycket bättre. Riktvärde ekvivalent ljudnivå 55 dBA överskrids något endast på områdets nordligaste byggnader samt på fasader som vetter mot Lindholmsallén.

Riktvärde maximal ljudnivå 70 dBA överskrids endast på ett fåtal ställen där byggnader ligger nära lokalvägar.

I ett buller-PM som tagits fram av Göteborgs stad (Göteborgs Stad, 2015a) görs bedömningen att ljudmiljöerna för den föreslagna bebyggelsen, trots de höga husen och den kraftiga bullerpåverkan från Lundbyleden och Hamnbanan, uppfyller intentionerna i Förordningen (2015:16) om trafikbuller. Genom de föreslagna fysiska bullerdämpande åtgärderna och åtgärder i och på byggnaderna kommer gällande riktvärden i bullerförordningen och stadens lokala miljömål om att göteborgarna ska ha tillgång till goda ljudmiljöer ute och inne att uppfyllas.

Övriga bullerskyddsåtgärder

För att begränsa exponeringen för höga bullernivåer har ytterligare bullerskyddsåtgärder planerats in. Dessa beskrivs utförligare i Buller-PM (Göteborgs Stad, 2015a) Exempel på åtgärder:

- Ej öppningsbara fönster i de höga husen närmast Hamnbanan
- Delvis inglasade balkonger i de höga husen närmast Hamnbanan
- Lokalisering av verksamheter i värst utsatta bullerlägen
- Lokalisering av mindre lägenheter (<35 kvm) i värst utsatta bullerlägen
- Uteplatser med bra ljudmiljö och bra lokalklimat på podiebyggnadernas terrasser
- Planbestämmelse införs om att bottenvåningarna ska vara verksamhetslokaler
- Ljudisolering av befintliga fläktsystemen på Posten och fjärrkyleanläggningen
- Tysta och välgestaltade uteplatser på podiebyggnadernas takterrasser.
- Tysta och välgestaltade offentliga platser inne i kvarteren.

4.2.2 Vibrationer

Förutsättningar

Vibrationer är svängningsrörelser som uppstår vid överföring av energi. Hur höga nivåer och hur långt vibrationerna fortplantas beror på en rad faktorer. Planområdets geotekniska förhållanden samt den infrastruktur som omgärdar platsen spelar in. (Sweco Environment AB, 2015d)



Området kring blivande bebyggelse utgörs av en relativt flack yta av fyllnadsmassor på djup lera. Lermäktigheten minskar mot norr och berg i dagen påträffas vid Ramberget. Mäktigheten för fyllnadsmassorna är ca 1,5-2 m och massorna består av friktionsjord. Leran är lös med ökande hållfasthet mot djupet. Djup till fast botten varierar från ca 40 m i norra hörnet till ca 80 m i södra hörnet.

Norr om planområdet ligger Lundbyleden, Hamnbanan och Polstjärnegatan. Karlavagnsgatan är idag genomgående i området, men kommer att stängas av i områdets västra del. Söder om området ligger Lindholmsallén med tre vägkorridorer, två yttre för bilar och en central för buss. Den trafik som löper längs dessa gator är potentiella vibrationskällor.

Konsekvenser

Byggnationen inom aktuellt område kommer i planförslaget att utgöras av relativt tunga konstruktioner som grundläggs på fast botten under leran eller med pålar som för lasterna från ytan ner till djupare belägen, fastare lera.

Området runt aktuellt område är sannolikt uppbyggt av likartad jordlagerföljd, d v s 1,5-2 m fyllning av friktionsjord på lös lera. Fyllningen kommer då att dämpa initialvibrationen vid källan och den vibration som sprider sig genom leran fram till planerad byggnation kommer inte att påverka konstruktionen till vibrationsnivåer överstigande känseltröskeln.

Utbyggnad enligt planförslaget bedöms därmed inte medföra någon negativ påverkan.

4.3 Luftmiljö

Förutsättningar

Partiklar (PM₁₀) och kvävedioxid (NO₂) är de luftföroreningar som idag uppvisar höga halter i Göteborgsregionen och riskerar att överskrida de miljökvalitetsnormer som finns definierade. En utredning av planområdet har utförts och redovisas i rapport spridningsberäkningar, Karlavagnsplatsen (Sweco Environment AB, 2015c)

I Göteborg har vägtrafiken identifierats som den huvudsakliga källan till kvävedioxid och partiklar för det aktuella området, och högst haltnivåer uppmäts i närheten av de stora trafiklederna. Övriga källor är sjöfart och industriella verksamheter men också långväga transporter från mer avlägsna källor, både inom Sverige och utanför landets gränser.

Kvävedioxid inom planområdet härrör från fordonsavgaser från E6/E20, Mölndalsvägen samt från bakgrundshalter i omgivningarna. Trots att det går flertalet mindre vägar inom området som påverkar luftmiljön, så är det E6/E20 som dominerar föroreningsbilden inom planområdet på grund av dess väsentligt högre trafikflöden.

I Göteborg har det genom mätningar påvisats att bakgrundhalten, som tillförs genom långdistanstransporter, utgör ett betydande bidrag till partikelhalten. För det lokala bidraget står i huvudsakligen vägtrafiken, genom slitage av vägbanan och uppvirvling. Lundbyleden dominerar föroreningsbilden även för partiklar, för det lokala bidraget av kväveoxider finns en minskande trend.

Spridningsberäkningar av partiklar (PM₁₀) och kvävedioxid har utförts i programmet Aermod, som är de amerikanska miljömyndigheternas (US-EPA) godkända modellkoncept. Nulägesberäkningen genomfördes med dagens trafikflöden (basår



2013) och en prognostiserad sammansättning av fordonsparken för 2020 och 2035, framtagna av Trafikverket. För 2035 genomfördes två scenarion, se nedan.

Utbyggnadsalternativ 1

- Göteborgs utbyggnad fortsätter i enlighet Översiktsplanen (ÖP) och Utbyggnadsplaneringen
- (UP)
- Uppräkning av trafikflöden sker i enlighet med trafikverkets och trafikkontorets vedertagna
- prognoser.
- Inga ändringar på gatu- och vägstrukturen i planområdets närområde
- Hamnbanan och Lundbyleden kvar i nuvarande läge
- Ingen spårvagn i Lindholmsallén
- Ingen linbana
- Ingen teknikutveckling vad gäller fordon för kollektivtrafik

Utbyggnadsalternativ 2

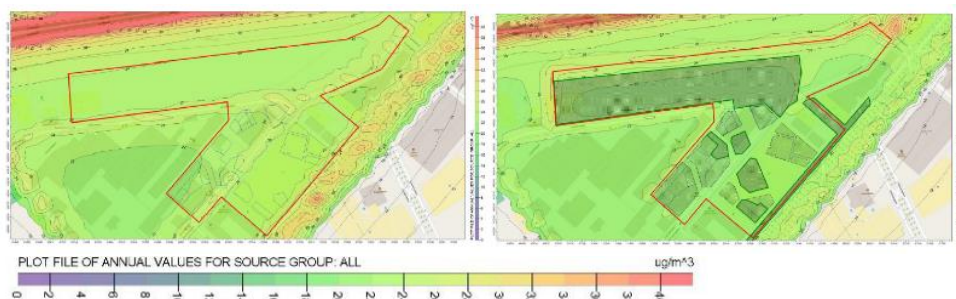
- Göteborgs utbyggnad fortsätter i enlighet Översiktsplanen (ÖP) och Utbyggnadsplaneringen(UP)
- Uppräkning av trafikflöden sker i enlighet med trafikverkets och trafikkontorets vedertagna prognoser.
- FÖP/STUP klar för Lindholmen
- Stora ändringar på gatu- och vägstrukturen i planområdets närområde
- Hamnbanan flyttat till nytt läge (troligtvis i tunnel i Ramberget)
- Lundbyleden flyttat till nytt läge (troligtvis i tunnel i Ramberget)
- Ny spårvagn i Lindholmsallén har minskat busskörningen.
- Lindholmsallén ombyggd. Halva ytan har blivit grönstråk. All biltrafik längst i söder.
- Linbanan utbyggd
- De flesta busslinjer har el- eller hybridbussar

4.3.1 Kväveoxider

Konsekvenser

Årsmedelvärden

Miljökvalitetsnormens gränsvärde ligger på $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och miljökvalitetsmålet Frisk Luft för kvävedioxid ligger på $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

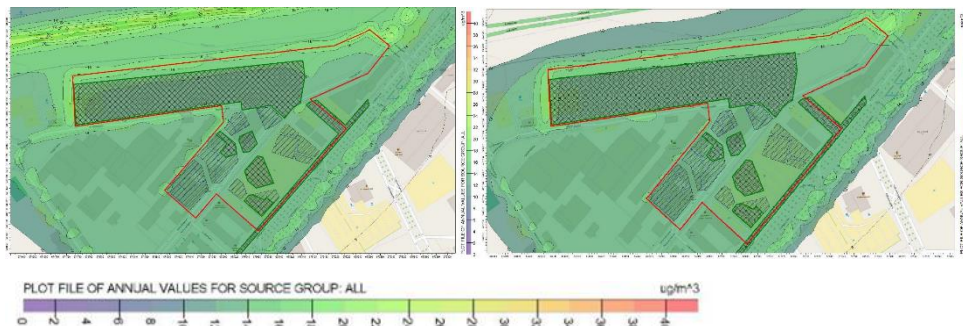


Figur 15 Beräknade halter av kvävedioxid som årsmedelvärden. Planområdet markerat med röd linje. Från vänster 2013/2015, 2020.



2013/2015: De högsta beräknade halterna i planområdets norra respektive södra delar uppgår till omkring 24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

2020: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



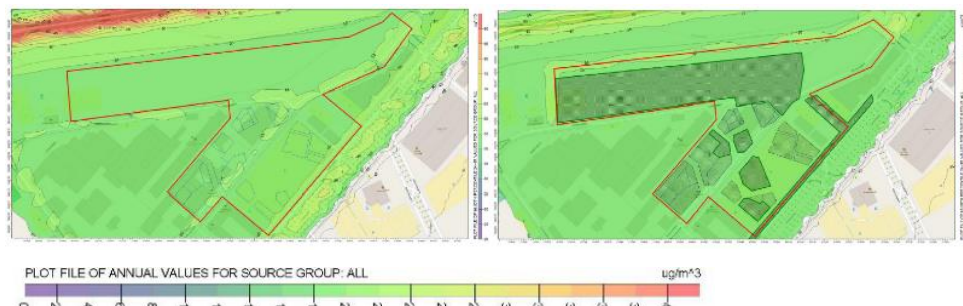
Figur 16 Beräknade halter av kvävedioxid som årsmedelvärden. Planområdet markerat med röd linje. Från vänster Trafikscenario 1 (med Lundbyleden och Hamnbanan), Trafikscenario 2.

2035, Utbyggnadsalternativ 1: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

2035, Utbyggnadsalternativ 2: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring 14 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Dygnsmedelvärden

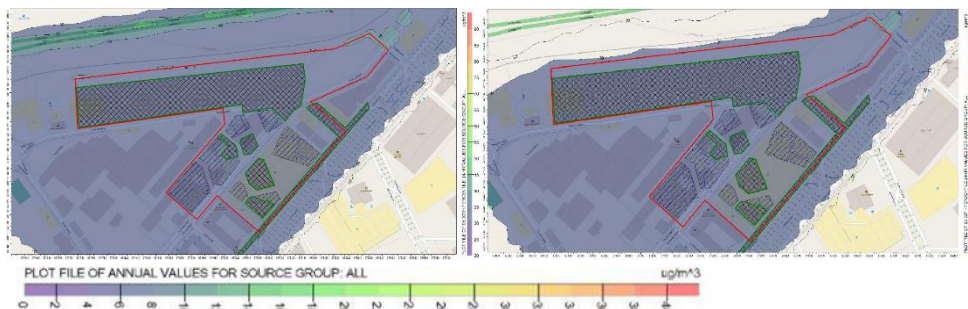
Miljö kvalitetsnormens dygnsmedelvärde ligger på 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ för dygnsmedelvärdet som 98-percentil och år. Det finns inget upprättat miljö kvalitetsmål för kvävedioxid som dygnsmedelvärde.



Figur 17 Beräknade halter av kvävedioxid som dygnsmedelvärden. Planområdet markerat med röd linje. Från vänster 2013/2015, 2020.

2013/2015: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring 54 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive 55 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

2020: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring 55 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



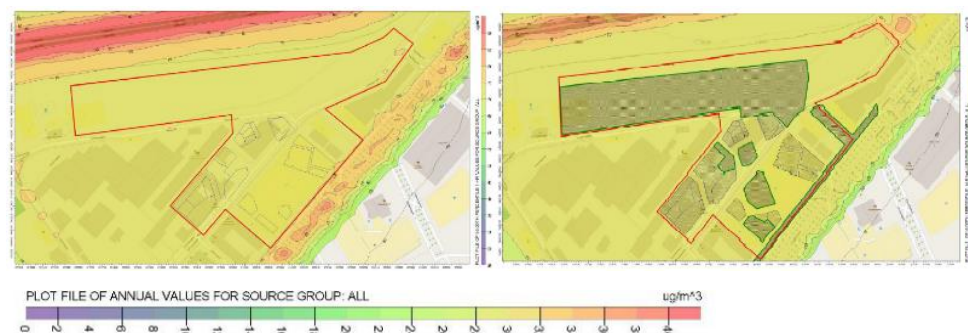
Figur 18 Beräknade halter av kvävedioxid som dygnsmedelvärden. Planområdet markerat med röd linje. Från vänster Trafikscenario 1 (med Lundbyleden och Hamnbanan), Trafikscenario 2.

2035, Utbyggnadsalternativ 1: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger båda på omkring 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

2035, Utbyggnadsalternativ 2: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger båda på omkring 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Timmedelvärden

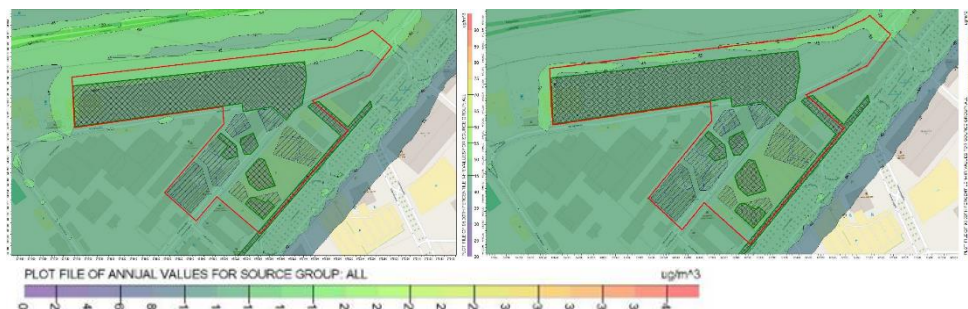
Miljökvalitetsnormens dygnsmedelvärde ligger på 90 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som 98-percentil för timmedelvärdet och år. Miljökvalitetsmål Frisk Luft för kvävedioxid ligger på 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ för timmedelvärdet som 98-percentil och år.



Figur 19 Beräknade halter av kvävedioxid som timmedelvärden. Planområdet markerat med röd linje. Från vänster 2013/2015, 2020.

2013/2015: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring 80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive 75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

2020: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring 75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive 70 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



Figur 20 Beräknade halter av kvävedioxid som timmedelvärden. Planområdet markerat med röd linje. Från vänster Trafikscenario 1 (med Lundbyleden och Hamnbanan), Trafikscenario 2.



2035, Utbyggnadsalternativ 1: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

2035, Utbyggnadsalternativ 2: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Bedömning av resultat - kvävedioxid

Årsmedelvärdet för miljökvalitetsnormen (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) klaras inom planområdet för samtliga scenarion. Miljökvalitetsmålet på 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ uppfylls inte för hela planområdet under nulägets- och 2020-scenariot. För scenariot 2035 förväntas miljökvalitetsmålet uppfyllas för hela planområdet.

Dygnsmedelvärdet för miljökvalitetsnormen (60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) klaras inom planområdet för samtliga scenarion. Miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet bedöms vara den miljökvalitetsnorm där det föreligger störst risk för överskridande. Enligt beräkningarna klarar planområdet miljökvalitetsnormen för samtliga scenarion, men för nulägets- och 2020-scenariot är planområdet nära att tänga gränsvärdet. För år 2035 klaras miljökvalitetsnormen med god marginal för hela planområdet.

Timmedelvärdet för miljökvalitetsnormen (90 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) klaras inom planområdet för samtliga scenarion. För år 2035 uppfylls normen med god marginal. Miljökvalitetsmålet på 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ uppfylls inte för hela planområdet under nulägets- och 2020-scenariot. För år 2035 uppfylls miljökvalitetsmålet med god marginal inom planområdet.

För 2035 har två scenarion genomförts för kvävedioxid; med och utan Lundbyleden och Hamnbanan. Av resultaten framgår att både Lundbyleden och Hamnbanan har en nästintill försumbar påverkan på kvävedioxidhalten inom planområdet, för både års-, dygns-, och timmedelvärdet. Halterna i de norra delarna av planområdet, vid Barngårdsparken, uppvisade ungefär samma halter för båda scenariona.

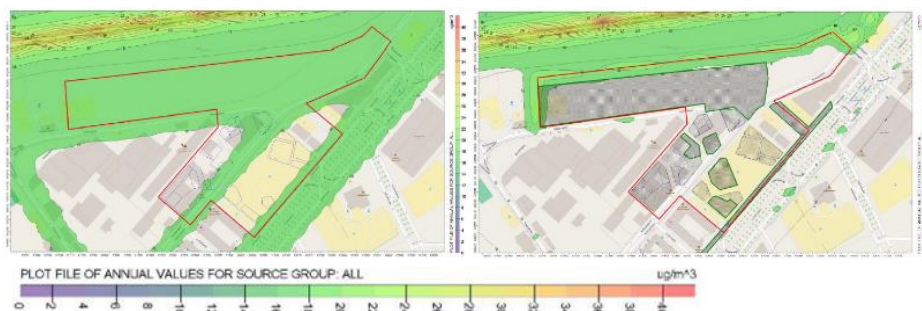
Förklaringen till de kraftigt reducerade kvävedioxidhalterna för scenariot 2035 är en kombination av att bakgrundhalterna, enligt SMHIs beräkningar, förväntas minska med ca 40 % och att teknikutvecklingen kommer ge minskade emissioner av kväveoxider. I detta antagande är framtida trafikökningar enligt prognos medräknade.

4.3.2 Partiklar

Konsekvenser

Årsmedelvärden

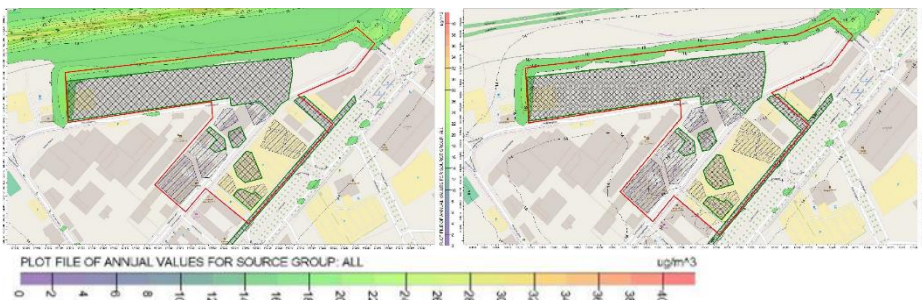
Miljökvalitetsnormens gränsvärde för partiklar (PM_{10}) ligger på 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ och miljökvalitetsmålet Frisk Luft för partiklar (PM_{10}) ligger på 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



Figur 21 Beräknade halter av partiklar (PM_{10}) som årsmedelvärden. Planområdet markerat med röd linje. Från vänster 2013/2015, 2020.

2013/2015: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger båda på omkring $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

2020: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$.



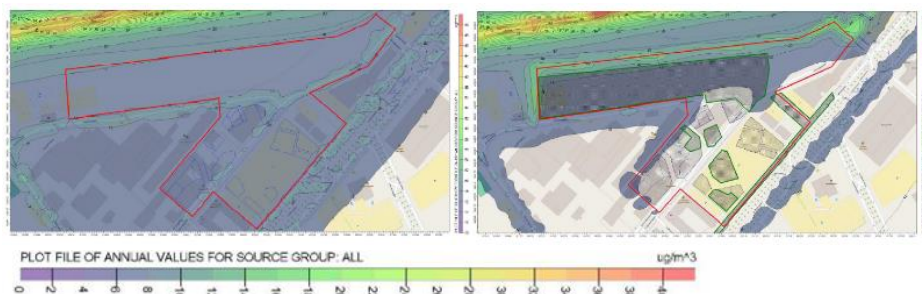
Figur 22 Beräknade halter av partiklar (PM_{10}) som årsmedelvärden. Planområdet markerat med röd linje. Från vänster Trafikscenario 1 (med Lundbyleden), Trafikscenario 2.

2035, Utbyggnadsalternativ 1: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

2035, Utbyggnadsalternativ 2: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Dygnsmedelvärden

Miljökvalitetsnormens dygnsmedelvärde ligger på $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för dygnsmedelvärdet som 90-percentil och år. Miljökvalitetsmål Frisk Luft för partiklar (PM_{10}) avseende dygnsmedelvärdet som 90-percentil ligger på $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

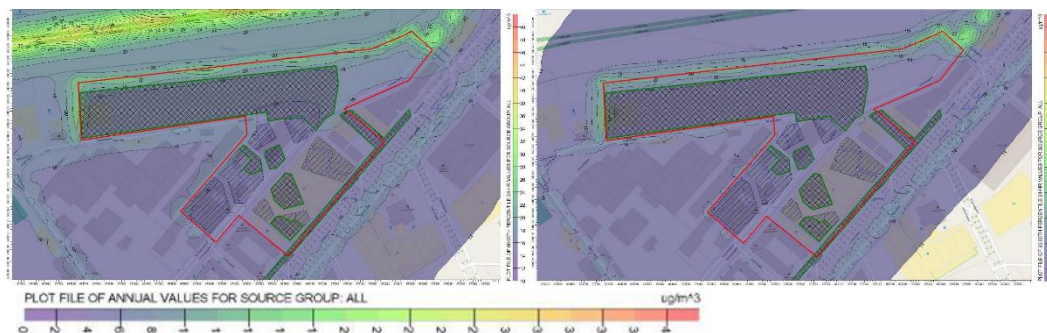


Figur 23 Beräknade halter av partiklar (PM_{10}) som dygnsmedelvärden. Planområdet markerat med röd linje. Från vänster 2013/2015, 2020.

2013/2015: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger båda på omkring $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$.



2020: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



Figur 24 Beräknade halter av partiklar (PM10) som dygnsmedelvärden. Planområdet markerat med röd linje. Från vänster Trafikscenario 1 (med Lundbyleden), Trafikscenario 2.

2035, Utbyggnadsalternativ 1: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

2035, Utbyggnadsalternativ 2: De högst beräknade halterna innanför planområdets norra och södra delar ligger på omkring 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ respektive 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Bedömning av resultat - Partiklar

Beräknade partikelhalter uppfyller miljökvalitetsnormerna för års- och dygnsmedelvärde med god marginal, för samtliga scenarion.

Årsmedelvärdet för miljökvalitetsmålet Frisk Luft för partiklar som PM₁₀ ligger på 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ och samtliga scenarion tangerar gränsvärdet. Detta miljökvalitetsmål kommer i framtiden vara svårt att nå, eftersom bakgrundhalterna, som utgör en stor del av den totalapartikelhalten, beräknas ligga runt gränsen för årsmedelvärdet, vilket innebär att det hade varit svårt att uppnå även om vägtrafiken kraftigt reducerades. Miljökvalitetsmålet för dygnsmedelvärde som ligger på 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ uppfylls inom planområdet för samtliga scenarion.

För 2035 har två scenarion genomförts även för partiklar (PM₁₀); med och utan Lundbyleden. Hamnbanan har en försumbar påverkan på partikelhalten inom planområdet och har därför inte beräknats för något av scenariona. Halterna i de norra delarna av planområdet, vid Barngårdsparken, uppvisade ungefär samma halter för båda scenariona. Enligt beräkningarna antas Lundbyleden inte ha någon påverkan på de södra delarna av planområdet.

Anledningen till att partikelhalterna inte minskar i samma utsträckning som kvävedioxidhalterna mellan scenariona är att den antagna minskningen i andelen fordon med dubbdäck till viss del motverkas av den prognostiserade trafikökningen. Den prognostiserade trenden när det gäller partiklar, särskilt bakgrundshalter, är inte lika positiv som för kvävedioxid.

4.3.3 Indirekta effekter luftmiljö

Genom att planen ger ett stort tillskott av bostäder och kontor kommer planen, trots stora möjligheter till kollektivtrafik att generera mer biltrafik både inom planområdet och i närområdet. Planen bedöms generera trafikflöden motsvarande 3600 fordon (till och från området) under ett vardagsdygn. (Bedömd trafikstring är kopplade till nuvarande parkeringstal, om parkeringstillgången minskar i enlighet med Trafikstrategin (se avsnitt 3.4) sjunker trafikstringen.) Därmed kommer planen



indirekt – med nuvarande genomsnittlig fordonsflotta – att generera mer utsläpp av luftföroreningar.

Beräknad parkeringstillgång för detaljplaneområdet kan dock komma att minskas (upp till 33 %) för att följa *Trafikstrategins* mål om minskat antal bilresor. Om detta sker kan trafikflödet minska. Biltrafiken inom planområdet bedöms minska genom en satsning på gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och bilpooler.

I förhållande till nollalternativet leder den här exploateringen/koncentrationen av människor till planområdet till ökad trafikgenerering och ökade utsläpp till luft. Ur ett regionalt perspektiv däremot, ger en exploatering av ett centralt område med goda möjligheter till kollektivtrafik, cyklande och hållbart resande i övrigt mycket bättre förutsättningar för att minska det totala bilåkandet jämfört med om motsvarande exploatering planerades i ett mer perifert läge eller i ett läge med sämre förutsättningar för kollektivtrafik.

Planen medför en ökad persontäthet vilket medför att fler människor utsätts för luftmiljön på platsen. Motsvarande luftmiljö kan dock förväntas även i andra centrala lägen i Göteborg.

4.3.4 Förslag till åtgärder

Följande åtgärder antas ha en positiv inverkan på utsläppen av luftföroreningar i planområdet. Åtgärderna är lokalt inriktade och anses för projektet möjliga att påverka.

Bullerskärmar

Bullerskärmars primära syfte är att minska bullernivåerna från trafiken genom att blockera och att avböja ljudvågor. Det har dock visat sig att bullerskärmar även kan ha en positiv effekt på luftkvaliteten. Genomförda mätningar och modellberäkningar har påvisat både en begränsande och reducerande effekt på luftföroreningar omedelbart bakom bullerskärmen.

Vid Lundbyleden kommer det att anläggas en bullerskyddsskärm cirka 1,5 meter från väggkanten. Bullerskärmen kommer inneha en höjd på 5 meter ovan mark och med krökt topp. Mellan Hamnbanan och planområdet kommer en 3-4 meter hög skärm att placeras på en 3,5 meter hög vall. Vid Lindholmsallén kommer det upprättas en 1,5 meter hög skärm nära mittkörfältets väggkant, som kommer att gå längs med hela planområdet. Samtliga skärmar antas ha en reducerande effekt på halterna av kvävedioxid och partiklar.

Vegetation

Vegetation som placerats i närheten av vägtrafik har påvisats ha en inverkan på föroreningskoncentrationen. Trädens grenar och löv bildar en komplex och porös struktur, som ökar turbulensen och underlättar därigenom spridningen och blandningen av luftföroreningar.

Träd och annan vegetation kan även verka luftföroreningsreducerande genom att öka upptaget av luftföroreningar, i synnerhet för partiklar. Träden kan dessutom ha en indirekt påverkan på kvävedioxidhalterna, genom att träden tar upp ozon, vilket innebär att även kvävedioxidhalterna kan minska.



Övriga åtgärder

För att minimera risken för att människor exponeras för höga föroreningshalter kan entréer placeras bort från de sidor av byggnaderna som vetter mot Lundbyleden och Lindholmsallén. Det är även att föredra om tilluften för ventilation inte tas från fasader mot Lundbyleden och Lindholmsallén, utan från taknivå eller från andra sidan av byggnaden.

Mobilitet

För att planförslaget ska utnyttja potentialen att bidra till en regional minskning av bilåkande och därmed minskning av utsläpp av kväveoxider och partiklar krävs aktiva åtgärder för att gynna hållbara transportsätt, se avsnitt 3.4 Gator och trafik och avsnitt 4.9 Hushållning med naturresurser.

4.4 Lokalklimat

Förutsättningar

Lokalklimat är benämningen för ett mindre, begränsat områdes klimatförutsättningar där klimat avser väder, sol och luftkvalitet. Inverkan av dessa faktorer påverkar hur en plats upplevs och nyttjas.

Vindstudie

En utredning av planområdet har utförts och redovisas i rapport Karlavagnsplatsen, sammanfattning & översättning av vindstudie. (Semrén & Månsson, 2015a)

Med hjälp av mätningar i vindtunnel samt genom datorsimuleringar har en vindstudie gjorts för Karlavagnsplatsen. Syftet har varit att utreda vindklimatet på marknivå samt på ett antal takterrasser. Studien innefattar också test av olika åtgärder för att förbättra klimatet.

Då svensk standard saknas för vindklimat utgår studien från den holländska standarden NEN 8100. Standarden ställer krav på hur ofta vindhastigheten får överstiga 5 m/s och säkerställer att inte vindstyrkor når nivåer som medför direkt fara.

För att utreda Karlavagnsplatsen byggdes en modell av platsen och dess byggnader upp. Modellen placerades därefter i en vindtunnel och utvalda punkter av modellen uppmättes med hjälp av elektroniska sensorer.



Figur 25 Modell av Karlavagnsplatsen för vindtunnelstudie.



Sol- och skuggstudie

Två studier har genomförts för att utreda solen och skuggors inverkan på planområdet och dess omgivning. Den ena studien, en skuggstudie, har haft som syfte att kartlägga de höga byggnadernas inverkan på omgivningen, medan den andra studien har redogjort för solinstrålning i byggnader, kvarter och utemiljöer.

Undersökningarna sammanfattas och redovisas i rapport Lokalklimat, bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen. (Semrén & Månsson, 2015b)

Konsekvenser

Vindstudie

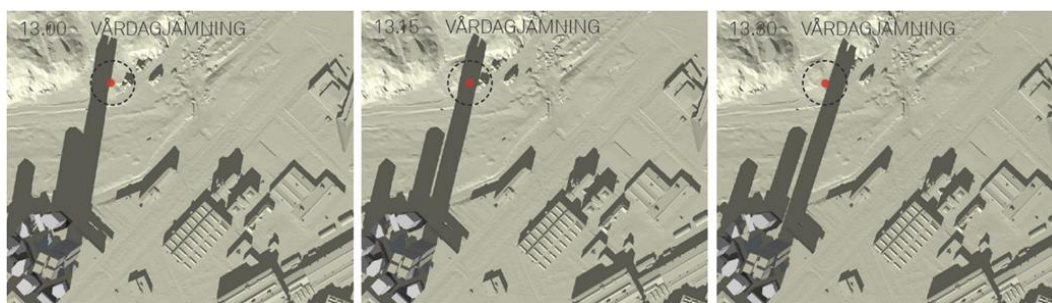
Inom delar av planområdet kan starka fallvindar (över 20 m/s) förekomma, särskilt runt det högsta tornet. Stark vind som träffar tornens fasader styrs nedåt och skapar särskilt höga vindhastigheter i markplan på de sidor där tornen inte omgärdas av ett podium.

Utan åtgärder lämpar sig dessutom vindklimatet på de flesta av taken inte för terrasser.

Sol- och skuggstudie

Spårområdet norr om Karlavagnsplatsen är det område som främst berörs av Karlavagnsplatsens skuggbild. Väster om planområdet finns ett industriområde som under morgonen kommer att påverkas. Mot öst berörs främst de fastigheter som idag inrymmer Göteborgs Energis fjärrkylanläggning och ESAB under sen eftermiddag/kväll.

Karlatornets höga höjd skapar en uträckt skuggbild över omgivningen. Den slanka formen gör dock att skuggan förflyttar sig relativt snabbt och skuggar därför endast under korta perioder, maximalt 30 minuter, se illustration nedan.



Figur 26 Skuggbild Karlavagnsplatsen.

Solens diffraktion innebär att dess strålar viker av då den träffar ett objekt. Detta innebär att skuggan kommer att smala av ju längre bort ifrån det skuggande objektet man befinner sig.

Karlavagnsplatsen bedöms ha lite inverkan på sin omgivning med avseende på skugga.

Planområdets höga täthet ställer krav på kvartersutformning som tar hänsyn till solinstrålning. Studien visar att Karlavagnsområdets torn och fyra större bostadskvarter kan utvecklas till boendemiljöer med goda ljusförhållanden.



Områdets takterrasser får mer solinstrålning än traditionella gårdsmiljöer då de endast, under kortare perioder, skuggas av några få högre byggnader.

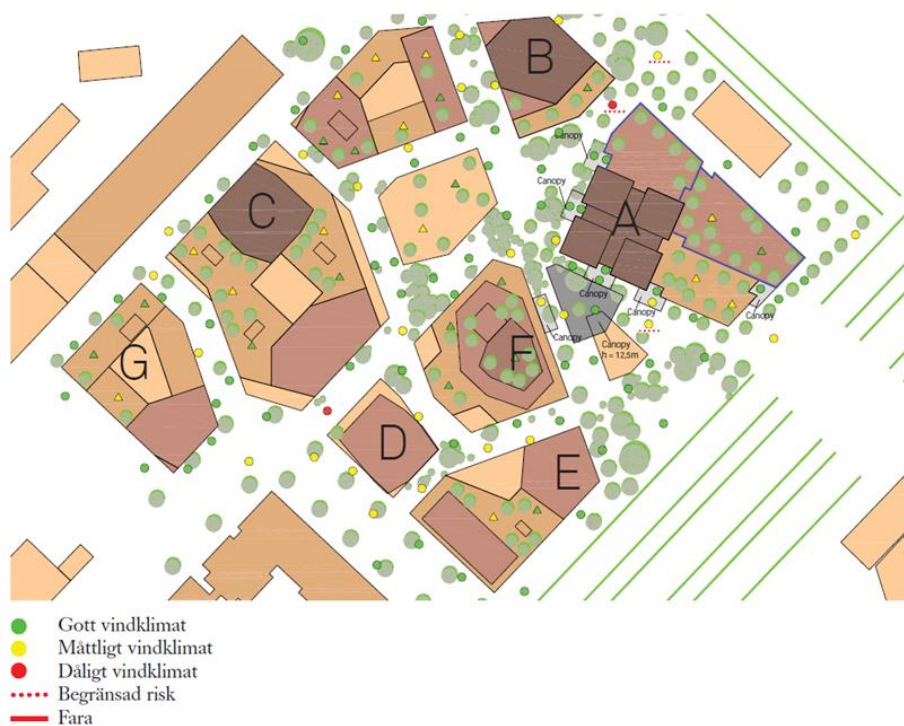
På området finns ett flertal stadsrum/platser som har mycket goda solförhållanden, se gulmarkerade områden på bild nedan.



Figur 27 Områden med goda solförhållanden (gulmarkerade).

Förslag till åtgärder

Vindstudie



Figur 28 Vindstudie före insatta åtgärder.



En åtgärd som ger stor positiv inverkan är ett skärmtak sydväst om byggnad A vilket motverkar nedåtriktade vindströmmar från den höga byggnaden. Enklare vindbrytande element i form av träd och annan vegetation är också en förutsättning för att uppnå ett bra vindklimat inom området.

Då byggnad D ligger på en mindre podiebyggnad är vindavskärmningen begränsad och vindklimatet mellan byggnad C och D ligger inom kategorin *Dåligt*. Genom att placera skärmtak mot podiebyggnaden samt ytterligare vindbrytande element anses vindklimatet möjligt att förbättra.

Vid passagen mellan byggnad A och B samlas vindströmmar och visst obehag kan komma att upplevas. Området ligger inom kategorin *Begränsad risk*. Åtgärder kommer behöva sättas in för att säkerställa acceptabla värden.

Åtgärder kommer även att krävas för att förbättra vindklimatet på takterrasserna för byggnad C, F och A.

Sol- och skuggstudie

Karlavagnsplatsen bedöms endast ha liten inverkan på sin omgivning med avseende på skugga.

Solinstrålning kommer att tas i beaktande vid planläggning av Karlavagnsplatsen. Vid områden med sämre solbelysning kan verksamheter förläggas. Platser utomhus med goda solförhållanden är lämpliga för uteserveringar, sittplatser etc.

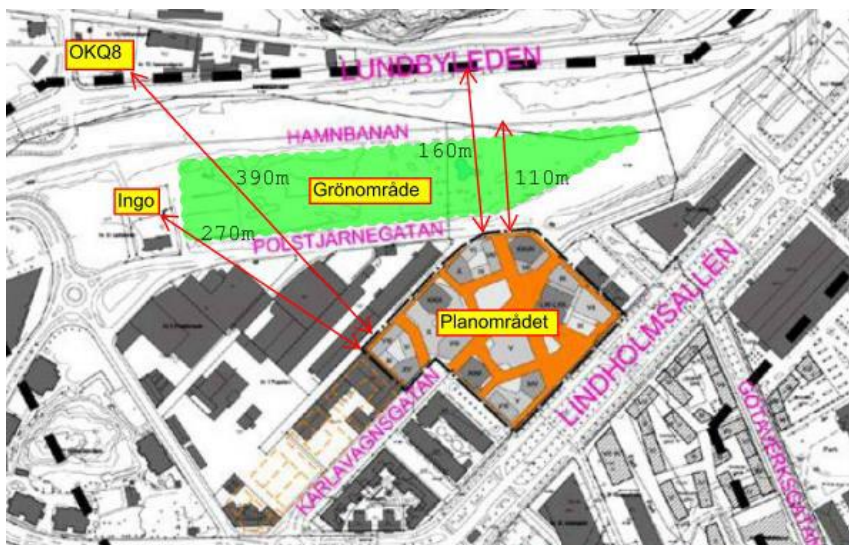
4.5 Risker

4.5.1 Transport av farligt gods

Förutsättningar

Planområdet är beläget söder om Lundbyleden och Hamnbanan på Hisingen i Göteborgs kommun. På dessa infrastrukturleder förekommer transporter av farligt gods. Avståndet mellan Lundbyleden och planområdet uppgår till ca 160 meter och mellan Hamnbanan och planområdet till ca 110 meter. En riskutredning har tagits fram för detaljplanen (WSP Sverige AB, 2015) som sammanfattas i detta avsnitt.

Den infrastruktur som omgärdar planområdet och grönområdet sammanfattas i nedanstående bild.



Figur 29 Planområde med kringliggande infrastruktur.

På Lundbyleden råder restriktioner avseende transporter av farligt gods och endast transporter av brandfarliga vätskor i mindre omfattning till t.ex. drivmedelsstationer förekommer. Transporterna på Lundbyleden föranleder ingen riskpåverkan på det avstånd där planområdet är beläget.

Aktuell del av Hamnbanan utgörs av enkelspår med en maxhastighet av 40 km/h. Vid horisontår 2030 förväntas Hamnbanan trafikeras av ungefär 150 godståg per dygn. Ca 5 % av det transporterade godset antas utgöras av farligt gods.

Det finns två drivmedelsstationer i planområdets närhet, dock uppgår avstånd till planerad bebyggelse till ca 270 respektive 390 meter, vilket innebär att gällande skyddsavstånd efterlevs.

Konsekvenser

Den beräknade individrisknivån (dvs. risk för en enskild individ att utsättas för skada) för planområdet längs Hamnbanan påvisar att risknivån är låg och acceptabel bortom 40 meter från järnvägen. Riskmålet tar dock inte hänsyn till persontäthet inom området som ökar i planen jämfört med nollalternativet. Därför har även samhällsrisknivån i området studerats. Resultaten av riskuppskattningen visar att riskreducerande åtgärder krävs för att få en acceptabel nivå för samhällsrisk och för att möjliggöra planerad exploatering inom planområdet (WSP Sverige AB, 2015).

Förslag till åtgärder

Riskutredningen föreslår skyddsåtgärder som begränsar konsekvenserna av en eventuell skadehändelse. De föreslagna åtgärderna är:

- En vall uppförs mellan Hamnbanan och grönområdet norr om Polstjärnegatan. Vallen skall hindra urspårning mot grönområdet, vara så hög att den avskärmar jetflammar och begränsar strålningspåverkan från pölbränder (brinnande vätska på marken) samt ha en sådan utbredning och höjd att den reducerar påverkan från explosioner och hindrar spridning av tunga gaser mot grönområdet och planområdet.
- Grönområdet bör utformas utan större lekplatser, idrottsplatser eller liknande verksamheter som kan uppmuntra till stadigvarande vistelse.



- Inom planområdet bör "första radens bebyggelse" (den bebyggelse som ligger närmst riskkällan i norr) utformas så att utrymning bort från riskkällan medges.
- Ventilation för byggnader inom planområdet bör placeras så högt som möjligt och med friskluftsintag vända bort från riskkällan. Därtill skall ventilationen förses med nödavstängningsmöjlighet så att ventilation kan stängas av vid t.ex. ett VMA (viktigt meddelande till allmänheten).

De föreslagna riskreducerande åtgärderna ovan bedöms kunna sänka samhällsrisknivån för planområdet inklusive grönområdet till acceptabla nivåer.

4.5.2 Brandskydd

Förutsättningar

En brandteknisk utredning har utförts (FSD Göteborg AB, 2015). Planområdet omfattar ett område på ca 32 000 m² som kommer inrymma bostäder, kontor, hotell, butiker etc. Ett tiotal byggnader planeras och under mark kommer ett parkeringsgarage byggas i 2-plan. Etapputbyggnaden ska ta hänsyn till tillgänglighet för räddningstjänsten och funktion för väsentliga system för varje deletapp.

Huvudsakliga insatsvägar till området är via Karlavagnsgatan samt Polstjärnegatan.

Konsekvenser

För att klara kritiska strålnivåer (15kW/m²) krävs ett avstånd på minst 7,5 meter mellan sprinklade byggnader. Åtgärden bedöms tillgodose Räddningstjänstens möjligheter till en effektiv insats. Om byggnadernas fasader utförs brandklassade kan säkerhetsavståndet på 7,5 meter mellan sprinklade byggnader eventuellt sänkas ytterligare.

Brandspridning utmed fasader är en stor utmaning vid insatser i höga byggnader då möjligheten till utvärdig släckning är obefintlig och vindpåverkan kan vara en betydande faktor. Val av material för fasadbeklädnad ska därför göras med hänsyn till brandegenskaper.

Förslag till åtgärder

Byggnader kommer att planeras så att risk för brandspridning begränsas och så att räddningsinsatser inte försvåras.

Planering av tillfartsvägar, räddningsvägar samt insatsvägar till byggnader med räddningsskiss sker i ett initialt skede.

Huvudsakliga brandskyddssystem som brandpostnät, brandvattenförsörjning för byggnader, vattensprinkleranläggning, brandgasventilation och räddningsskiss kommer att arbetas in. För höga byggnader behöver insats vid nedfallande fasaddelar (glas mm.) beaktas.

4.5.3 Övriga risker

Risker kopplade till höga hus, t.ex. risk för fallande föremål och isbildning hanteras i vidare utformning av byggnadskonstruktionen.



Försvarmakten lämnade ett yttrande 2015-09-09 gällande Karlavagnstornet med anledning av byggnadens höga höjd. De har för närvarande inget att erinra avseende en byggnad upp till 300 meters höjd på ansökt plats. (Försvarmakten, 2015)

En förfrågan om flyghinderanalys för planförslaget har skickats till Luftfartsverket. Vid en flyghinderanalys kontrolleras att det planerade byggnadsverket inte har en negativ inverkan på infrastrukturutrustning, in- och utflygningsprocedurer, mm. (LFV, 2015) Planförslaget möter inget hinder.

Yttrandet från Luftfartsverket gäller för den totalhöjd som angavs vid ansökan, 300 m över markhöjd. Byggnadsverket får dock placeras inom en radie av 30 meter från de angivna koordinaterna utan att analysresultatet förändras.

4.6 Vattenmiljö

4.6.1 Recipient

Inga kända grundvattenförekomster finns inom aktuellt utredningsområde. Göta älv som kommer att bli slutrecipient för dagvatten är klassad som fiskvatten och omfattas av förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. Den är även klassad som särskilt värdefullt vatten på grund av sina kulturhistoriska värden.

Göta älv – Sävveåns inflöde till mynningen vid Älvsborgsbron är klassad som preliminär vattenförekomst (SE640423-126995) och ingick tidigare i två olika klassade vattenförekomster med beslutade miljökvalitetsnormer, MKN (Göta älv - Mölndalsån till Sävveån - SE640539-127129 och Göta älv - mynningen till Mölndalsån - SE640390-126851). Endast preliminär status och förslag till normer enligt 2015 års arbetsmaterial kommer att redovisas här.

Vattenförekomstens ekologiska status föreslås klassas som *otillfredsställande med krav på god år 2027*. Orsakerna till klassningen är främst att vattenförekomsten är kraftigt modifierad på grund av vattenkraftverksamhet. Vattendragets hydrologi och morfologi är starkt påverkat. I dagsläget klassas parametern näringsämnen som god.

Vattenförekomstens kemiska status föreslås till *ej god med kravet god*. Klassningen grundar sig främst på höga halter av pentabromerad difenyleter (PBDE) och tributyltenn (TBT) vilka troligtvis främst härstammar från luftburen deposition respektive hamnverksamhet.

4.6.2 Dagvatten

Förutsättningar

Dagvattenutredningar har genomförts för området (Göteborgs stad, 2015b), (Norkonsult AB, 2015e). Området idag utgörs i stort av asfalterade parkeringsytor samt tak och hårdgjorda ytor som saknar absorptionsförmåga och ger snabb avrinning. Dagvattensystemet är ofta underdimensionerat (olika delar är dimensionerade efter olika regn med 2-, 5 eller 10 års återkomsttid) och står också delvis dämt på grund av vattennivån i Göta älv. Det sker ingen lokal rening av dagvattnet och mycket lite dagvatten leds på ytan direkt till recipienten. Största delen går via dagvattenbrunnar och ledningar. Från ungefär halva Lindholmen ansluts dagvattnet dessutom till spillvattensystemet, några dagvattensystem har även utlopp direkt till Göra älv. Skydd mot bakåtryckande vatten vid höga vattennivåer, typ backventil saknas också. Både avsaknad av backventiler och underdimensioneringen av systemet gör att marken inom området ofta översvämmas vid stora



nederbördstillfällen. Ägare av huvudledningssystemet som ligger på allmän platsmark är Göteborg stad/Kretslopp- och Vatten.

Som grund för utredningen av dagvattenhantering inom planområdet har följande krav ställts av kommunen:

- Fördröjning av dagvattenflöden inom kvartersmark ska vara 10 mm/per m² ansluten hårdgjord yta
- Rening av förorenade dagvattenflöden enligt Vattenplanen med omfattning: "Enklare behandling"
- Byggnader skall lokaliseras så att risken för översvämning vid skyfall och höga vattenstånd i Göta älv reduceras samt avledning av dagvatten via självfall säkerställs.

Konsekvenser

Målet är att all rening och fördröjning av dagvatten ska ske inom planområdet på kvartersmark. Från området kommer cirka 260 m³ dagvatten att behöva fördröjas för att klara kommunens krav på fördröjning av dagvattenflöde inom kvartersmark. Byggnader utan gröna tak står för majoriteten av volymen (64 %).

De lösningar som föreslås presenteras nedan i Tabell 3 och Figur 30. Figuren utgår från en lösning med 33 % gröna tak. Är täckningen istället 65 % blir fördröjningen 110 m³ och ingen våt damm eller kassettmagasin krävs.

Tabell 3. Fördröjningsvolym

Fördröjningslösning	Fördröjningsvolym m ³
Gröna tak (≈33%)	105
Växtbäddar	24
Raingardens	26
Våt damm	60
Kassettmagasin	45
Summa	260

Det dimensionerande flödet har beräknats med klimatkoefficient och kommer med planerade fördröjningsåtgärder att bli mindre än dagens dagvattenflöde. Fördröjningsåtgärderna kommer också att innebära viss rening av dagvattnet som inte sker idag. Utformas området med 33 % gröna tak bedöms föroreningsinnehållet i dagvattnet (baserat på schablonvärden på dagvatten från Stormtac) underskrida de riktvärdena från Miljöförvaltningen i Göteborgs stad. Om andelen gröna tak ökar och om andra lösningar såsom raingardens adderas kommer föroreningsinnehållet att minska ytterligare, vilket innebär en positiv effekt för recipienten. Den sammantagna föroreningsbelastningen till Göta älv minskar i och med planens genomförande jämfört med nollalternativet.



Figur 30. Föreslagna dagvattenåtgärder med förutsättningen 33 % gröna tak. (Norconsult, 2015)

Förslag till åtgärder

- Gröna tak, raingardens, växtbäddar, damm och kassettmagasin enligt figuren ovan.
- Om inte de föreslagna alternativen som gröna tak och växtbäddar anläggs krävs kompletterande anläggningar för att uppnå samma funktion, t.ex. underjordiska magasin.
- Dagvattenlösningarna måste projekteras tillsammans med gestaltningen av området. Extra viktigt är att bjälklagets nivå och utformning görs med hänsyn till föreslagen dagvattenhantering.

4.6.3 Högt vatten och skyfall

Förutsättningar

Hela stadsdelen Lindholmen är under utveckling och förtätning. Vid höga havsnivåer, vilka påverkar vattenståndet i Göta älv, kan dagens kajer svämma över vilket även medför översvämningar i stora delar av Lindholmen. För att säkerställa investeringarna i området har en Älvutredning utförts (Ramböll, 2015).



Planområdet hanterar risk för höga vattenstånd i Göta Älv genom Göteborgs stads riktlinjer för yttre skydd.

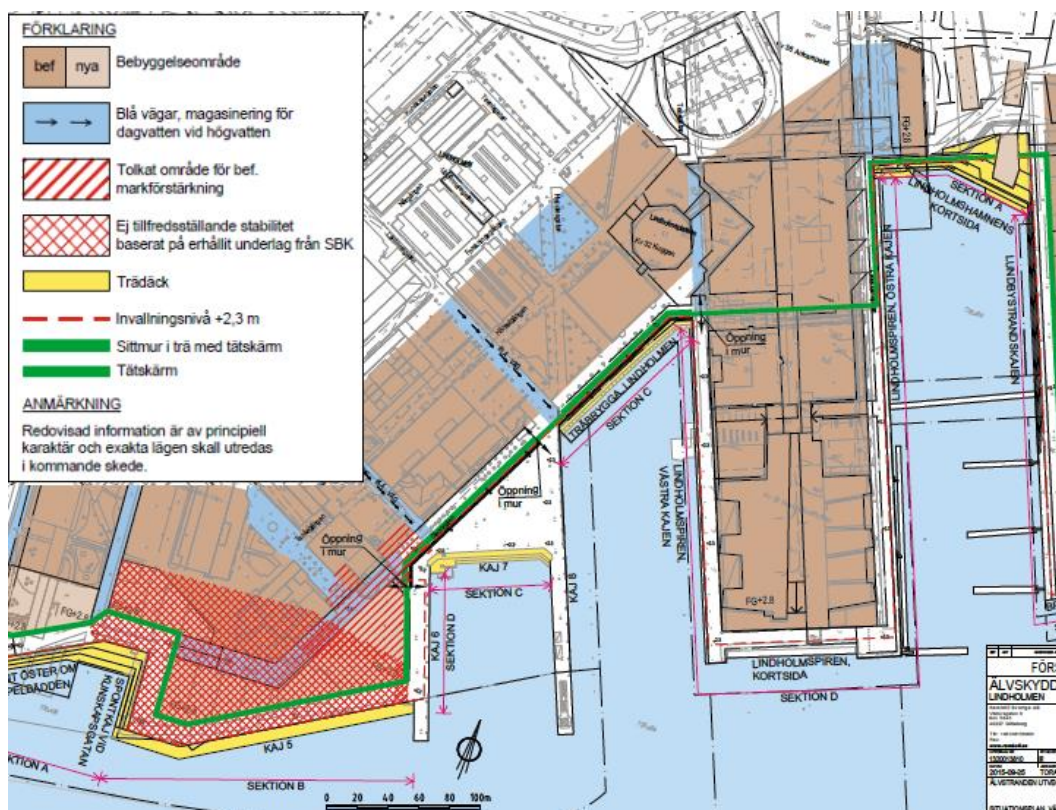
Konsekvenser

Utredningen redovisar ett antal olika tätskärmar/översvämningsskydd som skapar en höjdlinje längs med kajerna mot Göta älv och står emot inträngning av vatten från älven. Även kostnader och förslag till drift- underhåll och kontroll redovisas. Inga av skydden ligger dock inom aktuellt planområde.

Då översvämningssytor integreras i utformningen av allmän platsmark kommer området bli säkrare även ur ett skyfallsperspektiv.

I Figur 31 redovisas ett antal av de åtgärder som föreslås i Älvutredningen. Bland annat blå vägar – områden där vatten kan bli stående vid skyfall utan att äventyra områdets funktion – som skulle kunna bli aktuellt även för Karlavagnsplatsen.

Innan arbetet med översvämningsskydden påbörjas är det dock viktigt att säkerställa om åtgärden klassas som markavvattnings och därmed kräver tillstånd enligt 11 kap Miljöbalken.



Figur 31. Exempel på olika åtgärder och hur de placeras längs med Lindholmens kajer.

Förslag till åtgärder

Åtgärder som föreslås som en del av stadens älvsskydd (ej endast för planområdet):

- Anläggande av översvämningsskydd i form av tätskikt längs med kajerna ut mot Göta älv, exempel visas i Figur 31.
- Installera backventiler på alla utlopp.



- Dränering innanför tätskärmen för att hålla grundvattennivån på samma nivå som idag.

Åtgärdsförslag för planen:

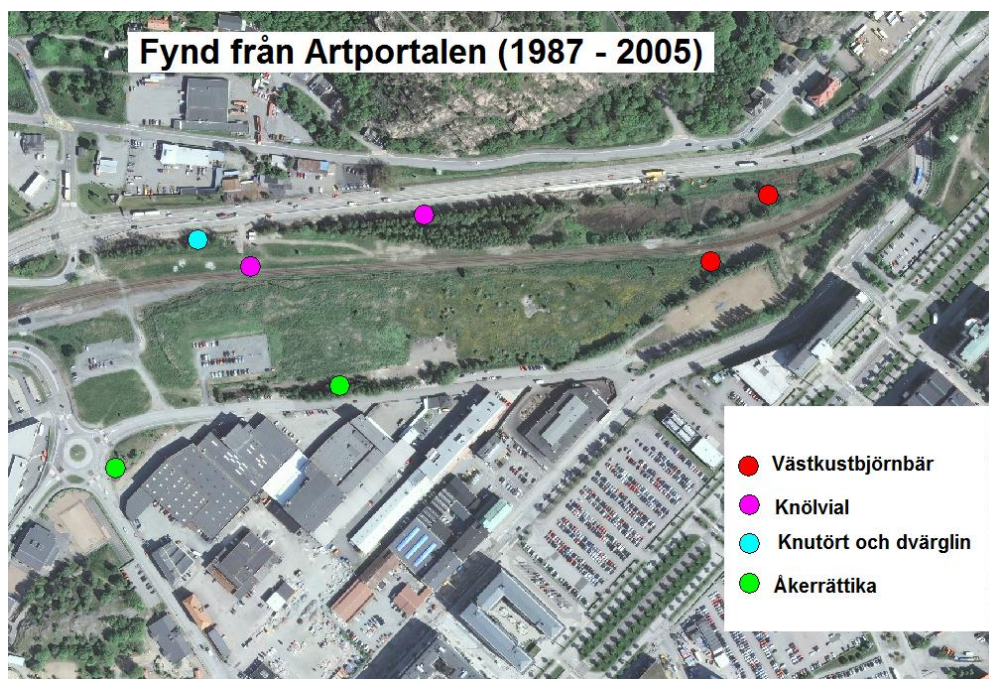
- Planeringsnivån på +2,8 m ö h på färdig golvhöjd (förslag i dagvattenutredningen)
- Placering av framtida pumpstationer bör tas med i planering av området.
- För att klara skyfall föreslås till exempel park- och torgytor utformas så att möjlighet att lagra vatten finns (s.k. blå vägar).
- Plan för hantering av högt vatten och skyfall innan åtgärder i Älvutredningen är genomförda.

4.7 Påverkan på naturvärden

Förutsättningar

I eller i direkt anslutning till planområdet finns inga skyddade naturområden. Närmaste skyddade område för natur är Rya skog som ligger drygt 3 km från planområdet. Inga skyddade naturområden bedöms påverkas av planen.

Ett antal arter har noterats mellan åren 1987-2005 främst i den norra delen av planområdet. Fynden är hämtade från artportalen 2015-01-29 och lokaliserade söder om Ramberget.



Figur 32. Fynd från artportalen mellan åren 1987-2005.

Västkustbjörnbär är klassade som nära hotad (NT) och påverkas negativt av schaktning samt igenväxning. Knölvial klassas som sårbar (VU) och största hotet är ändrad markanvändning och exploatering. Knutört, VU, är bunden till öppna markfläckar och försvinner när dessa växer igen. Dvärglin, VU, är beroende av någon



form av störning för att inte försvinna. Åkerrättika, NT, har återfunnits i den södra delen av grönområdet nära/på Polstjärnegatan.

Konsekvenser

I planförslaget liksom i nollalternativet kvarstår grönområdet och det finns förutsättningar att bevara naturvärden.

Samtliga arter är sällsynta och rödlistade och i varierande grad beroende av någon form av markstörning för att leva kvar. Knölvial är fridlyst enligt artskyddsförordningen (2007:845) bilaga 2. Växten får således inte grävas, plockas eller skadas.

Förslag till åtgärder

En inventering av området bör genomföras innan arbetet startar dels för att se om arterna fortfarande finns kvar (en del av fynden är gamla) och dels för att undvika att påverka arterna negativt vid utveckling av grönområdet. Kommer Knölvial att påverkas av arbetet krävs dispens, söks hos Länsstyrelsen, enligt 15 § artskyddsförordningen (2007:845).

Går negativ påverkan inte att undvika bör kompensationsåtgärder föreslås.

4.8 Kulturmiljö

Förutsättningar

Inom planområdet finns idag inga utpekade värden vad gäller kulturmiljö. En utredning för att inventera, dokumentera och beskriva de byggnader som finns på och i direkt anslutning till platsen har genomförts (Göteborgs Stadsmuseum, 2015). I utredningen har man också gjort en kulturhistorisk analys och värdering av det som finns på platsen idag. Kvarteret består framför allt av industri- och verkstadsbebyggelse uppförd under efterkrigstiden, vilken senare har utvecklats till andra verksamheter och kontor. Den äldre industribbyggelsen finns dock till stor del kvar. I ovan nämnda rapport beskrivs området ha karaktären av ett övergivet industriområde med potentiell kapacitet att rymma alternativa verksamheter. Här finns fortfarande lokaler för butiker, verkstäder och småföretag som här har sina start- och överlevnadsmiljöer.

Utanför planområdet finns en rad områden som är utpekade riksintressen för kulturmiljövård. Dessa får ingen direkt fysisk påverkan men kan påverkas indirekt visuellt av höjden och volymen på den föreslagna bebyggelsen. De riksintressen för kulturmiljövård som visuellt kan komma att påverkas är Lindholmen, Göteborgs innerstad och Majorna, Kungsladugård och Sandarna.

Förbudet mot påtaglig skada gäller för både åtgärder inom och utom riksintressenas geografiska avgränsningar. Indirekt påverkan kan följa av t.ex. föreslagna bebyggelse men också dess verksamhet med ökade störningar. I detta fall är det enbart planförslagets visuella påverkan på berörda riksintressen som skall bedömas.

En förstudie har genomförts i syfte att beskriva ett antal utvalda riksintressemiljöer, och konsekvensbeskriva hur planerna på ett högt torn kan komma att visuellt påverka dessa med avseende på stadsbild och kulturmiljövärden. Denna förberedande genomlysning har säkerställt ett välgrundat urval av kulturmiljöer för vidare precisering av planförslagets påverkan på däri ingående riksintressegrunder. I förstudien har utförda beskrivningar vidareutvecklats för att ge ett bredare bedömnings-underlag med särskilt fokus på riksintressegrunderna. Med utgångspunkt i



denna förstudie "Karlavagnsplatsen – kulturhistorisk stadsbildaanalys" (Melica, 2015) har två av de studerade riksintressena valts ut för vidare bedömning av planförslagets visuella påverkan på ingående *riksintressegrunder*; Staden inom vallgraven med parkbältet (del av Göteborgs innerstad O 2:1-5) respektive Lindholmen (O 2:3). Dessa beskrivs närmare i kulturmiljöbilagan. Kulturmiljöbilagan syftar till att utgöra ett bedömningsunderlag som del av den samlade miljökonsekvensbeskrivningen avseende den föreslagna bebyggelsens visuella påverkan på ett urval av exponerade riksintressen.

Konsekvenser

Kulturmiljöutredningen drar följande slutsatser: Värdefulla kulturmiljöer i centrala Göteborg och Lindholmen berörs indirekt av detaljplanens genomförande, då visuella förändringar kan påverka upplevelsen av miljöerna. Med stöd av en övergripande kulturmiljöanalys och samråd med länsstyrelsen har ett urval vyer vid Hamnkanalen, Rosenlund och Lindholmen analyserats närmare med tanke på de värden som motiverat riksintressen. Gemensamt för vyerna är att föreslagna bebyggelsen genom sin volym och utformning stör upplevelsen och det främmande stadsbyggnadselementet försvårar förståelsen av den historiska berättelsen. Vid Rosenlund, som bl.a. representerar 1800-talets stadsnydning och Göteborg som sjöfarts- och handelsstad, bedöms påverkan måttlig mot bakgrund av miljöns blandade karaktär och tornets samspel med delar av bebyggelsen. Vid Hamnkanalen är olika tidsåldrar väl integrerade och de flesta uttrycken för den äldre kanalstaden såväl som utvecklingen av sjöfarts- och residensstaden är tydliga. Den visuella påverkan bedöms mycket stor i denna omgivning. För riksintresset Centrum återspeglas berörda epoker fortfarande, men läsbarheten försvåras påtagligt vid en central vy (Hamnkanalen). Denna försvagning gäller en begränsad del och slutsatsen är att detta inte kan anses påtagligt skada riksintresset Centrum.

Vid Lindholmen kommer den föreslagna bebyggelsen betydligt närmare och tornet avviker markant från den småskalighet som berättelsen om varvsarbetarnas levnadsförhållanden visar. Påverkan bedöms därför mycket stor. För riksintresset Lindholmen försvåras läsbarheten påtagligt när tornet dominerar i de valda vyerna. I större delen av riksintresseområdet finns läsbarheten kvar och försvagningen bedöms inte som påtaglig skada. Om tornet finns kvar i minnet försämras förvisso upplevelsen av den historiska berättelsen även i andra delar av området. Sådan försämrade upplevelse kan dock inte anses påtagligt skada riksintresset. Därvid ska beaktas de urbana omgivningarna, som under lång tid har präglats av varierande typer av exploatering. Slutsatsen är att försämrade läsbarhet och upplevelse inte heller samlat utgör påtaglig skada på riksintresset som helhet.

Förslag till åtgärder

Fasadval för att undvika bländande ljus.

4.9 Hushållning med naturresurser

Förutsättningar

Med hushållning av naturresurser avses här såväl användning av energi, råvaror som förutsättningar för resurseffektiv livsstil i planförslaget. Användning av naturresurser ur miljöperspektiv kan innebära uttag av icke förnyelsebara råvaror i form av exempelvis metaller och oljebaserade råvaror och bränslen eller förnyelsebara råvaror som trä eller biobränslen. Såväl användning av förnyelsebara som icke förnyelsebara



råvaror medför energikrävande utvinning eller förädling samt ofta utsläpp till luft och vatten. Relevanta aspekter av hushållning av naturresurser i planen bedöms vara:

- Användning av mark
- Förutsättningar för hållbara transportsystem och hållbar livsstil
- Förutsättningar för hållbar energiförsörjning

Konsekvenser

Användning av mark och förutsättningar för hållbara transportsystem

Planförslaget innebär en förtätning av området jämfört med nollalternativet, med höga byggnader som ger förutsättningar för en hög täthet (exploatering) i relation till markytan som tas i anspråk. Planförslaget innebär nybyggnationer där befintlig bebyggelse rivs vilket bedöms vara en nackdel ur perspektivet hushållning av naturresurser. Syftet med planen är dock att förtäta området vilket innebär att befintliga öppna ytor i stor utsträckning tas i anspråk. Detta innebär goda förutsättningar för att nyttja befintliga resurser på ett mer effektivt sätt.

Med placering av bostäder, handel och verksamheter i nära anslutning till varandra och till kollektivtrafik kan en plan skapa möjlighet för en ökande andel icke bilburna transporter vilket sparar naturresurser och minskar utsläpp av klimatpåverkande gaser. Närhet till förskola inom området ökar också möjligheten för boende att minska på bilresor i närområdet. Planen bedöms ändå generera trafikflöden motsvarande 3600 fordon ("fordonsrörelser" till och från området, baserat på nuvarande parkeringstal) under ett vardagsdygn. Beräknade biltrafikmängder på de två tillfarterna från Karlavagnsplatsens parkering samt vissa angränsande fastigheter redovisas utförligare i kapitel 3.4.

Nollalternativet innebär att området inte utvecklas, inga nya bostäder byggs och området behåller sin nuvarande karaktär. Den öppna parkeringsytan blir kvar och bebyggelsen/genomfartsvägen gör att området kan uppfattas som otryggt. Inköp, boende och verksamheter styrs till lägen som med stor sannolikhet har sämre förutsättningar vad gäller avstånd och kollektivtrafik, vilket innebär ökade utsläpp till luft och sämre hushållande med naturresurser.

Utsläpp av växthusgaser är ett av de stora hoten för samhällsutveckling idag. Problematiken kring klimatfrågan är omfattande och det är nödvändigt att utsläppen av växthusgaser minskar snabbt genom insatser på alla nivåer. En av de viktigaste växthusgaserna är den koldioxid som bildas vid förbränning av fossila bränslen som kol, olja och naturgas. Av dessa utsläpp står transporter för en betydande del som också ökar. För att nå resultat är det därför avgörande att planera för ett samhälle där förbrukningen av fossila bränslen minskar. Ett sätt att nå detta mål är att planera så att behovet av persontransporter med bil minimeras med god kollektivtrafik och gynnsamma förhållanden för gående och cyklister.

Över älven går färjan Älvsabben och i Lindholmsallén finns busstrafik idag. I framtiden planeras även en spårvagnslinje. Till jubileumsåret 2021 planerar Göteborgs stad att bygga en linbana från Rosenlund med en station strax nordost om planområdet. En ny gång- och cykelbro finnas färdigställd för bättre tillgänglighet för gående och cyklister mellan Lundby och Lindholmen över Hamnbanan och Lundbyleden. Huruvida potentialen för att planen kan gynna hållbara transportsätt förverkligas beror till stor del på vidare utformning av åtgärder för mobilitet och trafiklösningar. I området finns väl utbyggd kollektivtrafik.



Förutsättningar för hållbar energiförsörjning

Uppvärmning av fastigheterna kommer att ske med fjärrvärme. Göteborg Energi AB avser att uppföra en fjärrkylacentral i den östra delen av planområdet. Anläggningen ska bl.a. kunna försörja nybyggda kontors- och verksamhetslokaler inom stadsdelarna Lindholmen och Lundbyvassen med fjärrkyla.

Förslag till åtgärder

För att gynna alternativa resmönster på bekostnad av persontransporter med bil är det viktigt att omhänderta de möjligheter som finns att iordningställa exempelvis cykelbanor och cykelparkering samt att andra mobilitetslösningar som exempelvis bilpooler tas tillvara. För att nyttja tillgängliga resurser effektivt bör även flexibilitet i transportlösningar bevakas. Detta kan göras exempelvis genom att förbereda för att förändringar i framtida resmönster kan komma att medföra ett minskat behov av traditionell parkering eller ökat behov av alternativa transportsätt.

Inom området kommer parkeringsplatser för cykel att placeras ut på flera platser. I det stora garaget under markplan kommer plats för cykelparkering att avsättas. Inom planområdet föreslås en ny cykelbana i Polstjärnegatans nuvarande läge och genom området ska det vara gångfartsgator där både cyklister och gående kan ta sig fram. Karlavagnsgatan mitt igenom planområdet kommer inte längre att fungera som genomfartsled vilket minskar luftutsläppen lokalt i området.

Huruvida potentialen för att planen kan gynna hållbara transportsätt förverkligas beror till stor del på vidare utformning av åtgärder för mobilitet och trafiklösningar. Planering av hållplatslägen bör ta hänsyn till befintliga stråk och målpunkter i området. Integration av den nya bebyggelsen mot befintlig bebyggelse i Lundby/Kvillestan och Backaplan påverkar troligen också bilanvändningen och i vilket mån boende på Lindholmen är beroende av bil för att tillgodose behov av service för vardagslivet. Här är vidare utformning i nästa skede viktigt för att stötta överbyggandet av sociala och fysiska barriärer.

4.10 Konsekvenser under byggtiden

4.10.1 Masshantering

Förutsättningar

En masshanteringsplan är framtagen för planområdet. (SERNEKE Anläggning AB, 2015)

Markarbetena kommer att inledas med rivning av ytskikt, byggnader samt röjning av eventuella grönytor i den omfattning som krävs för att kunna utföra schaktarbetena. Ytan där Etapp 1 ska byggas består idag av en större asfaltsbelagd parkeringsyta samt mindre grönytor. Etapp 2 består av äldre industribyggnader samt hårdgjorda ytor.

Total mängd schaktmassor bedöms vara ca 450 000 m³. Schaktmassor som transporteras från området ersätts vid behov med dokumenterat godkända massor.

Totalt bedöms schaktmängden uppgå till ca 180000 m³ för Etapp 1. De översta 2 m av området förmodas bestå av friktionsmaterial, vilket motsvarar ca 27500 m³. Mängd lera som ska schaktas bort blir då ca 152500 m³.

Total area för Etapp 2 är 23 600 m². Inom området ska fem byggnader samt två källarplan för parkering ingå. Höjden från befintlig mark till underkant källarplan



bedöms vara ca 10 m. Total schaktmängd för Etapp 2 bedöms till ca 270 000 m³. De översta 2 m av området förmodas bestå av friktionsmaterial, vilket motsvarar ca 47 000 m³. Mängd lera som ska schaktas bort blir då ca 223 000 m³.

Konsekvenser

Miljökonsekvenser av masshanteringen utgörs dels av transporter till och från området, dels av ett resurshanteringsperspektiv där det är viktigt att tillvarata möjligheten att använda massorna för rätt markanvändning.

Förslag till åtgärder

Massor från området som innehåller halter av förorening över Naturvårdsverkets riktvärden (se beskrivning under kapitlet förorenad mark).

Massor som inte innehåller föroreningar i sådana halter att de klassas som förorenade men som av tekniska skäl inte kan återanvändas inom området transporteras till lämpligt omhändertagande.

Transport och lastning ska ske på sådant sätt att ej förorenade områden, transportvägar och utlastningsplatser inte förorenas. För att hålla nere transportsträckor bör avsättning för massorna sökas i närområdet i första hand.

Med hänsyn till områdets historik samt de föroreningar som påträffats i mark ska miljöprovtagning utföras. Provtagning utförs av miljökontrollant vid avrop samt vid stickprov.

Arbetet med masshantering och miljökontroll sammanställs och redovisas för tillsynsmyndighet i en slutrapport.

4.10.2 Övrigt

Även andra konsekvenser under byggtiden bör beaktas i det kommande planeringsarbetet. Sociala konsekvenser (se avsnitt nedan) och behov av kommunikation och dialog under byggtiden bör inventeras.

5 Sociala konsekvenser

Förutsättningar

Att göra samhället mer hållbart kräver helhetsperspektiv vilket betyder att det är viktigt att integrera samtliga hållbarhetsdimensioner i analyser inför planering. Den sociala hållbarheten inkluderar värden som jämlikhet, trygghet, integration, demokrati, arbetstillfällen och rättvisa.

All utveckling och planering måste utgå från människan med målet att skapa ett socialt hållbart samhälle. Det går inte att uppnå ett långsiktigt hållbart samhälle om inte den sociala dimensionen fungerar. En socialt hållbar stad är en stad där människor trivs, mår bra och har goda förutsättningar att utvecklas.

Den byggda miljöns utformning, innehåll och organisation skapar de rumsliga förutsättningarna för livet i staden. Erfarenhet och forskning visar på samband mellan en stads sociala hållbarhet och dess attraktivitetsgrad för både människor och verksamheter. En attraktiv och tillåtande stadsmiljö har dessutom goda förutsättningar att vara ekonomiskt hållbar.



En social konsekvensanalys är ett sätt att arbeta med den sociala dimensionen i planeringsprocessen.

Inom ramen för planarbetet har stadsbyggnadskontoret påbörjat en social konsekvensanalys (SKA) och en barnkonsekvensanalys (BKA) med hjälp av Göteborgs stads verktyg. Sociala aspekter har bedömts utifrån begreppen Sammanhållen stad, Samspel, Lek och lärande, Vardagsliv, Identitet samt Hälsa och säkerhet. De skalor som ofta används är Byggnad och plats, Närmiljö, Stadsdel, Stad och Region (Göteborgs stads matrisverktyg SKA och BKA). Inom ramen för detaljplanearbetet har Stadsbyggnadskontoret genomfört en övergripande bedömning av sociala konsekvenser i vilket förvaltningar, bolag och exploatörer har varit representerade. Förutom Stadsbyggnadskontoret har representanter för SDF Lundby, Trafikkontoret, Fastighetskontoret, Park- och Naturförvaltningen, Älvstranden Utveckling AB, Serneke och arkitektkontoret Semrén & Månsson deltagit.

Föreslagen detaljplan är en del i utvecklingen av Lindholmen till en attraktiv blandstad. Bland de övergripande målen med förtätningen ingår att:

- Överbrygga barriärer (binda samman Lindholmen med andra stadsdelar på Hisingen) och skapa kommunikation och rörelse
- Åstadkomma ett blandat utbud av bostäder med olika upplåtelseformer
- Erbjuder offentliga rum som är öppna, trygga och tillgängliga för alla grupper i samhället under dygnet alla timmar
- Skapa gröna kopplingar och en ny stadsdelspark för närrekreation

Som ett exempel på en förmodad positiv konsekvens av förtätningen nämns förbättring av kollektivtrafik och cykelvägar i områdena.

Generellt betonas vikten av att i den nya stadsbebyggelsen inrymma små platser, torg och miniparker och att beakta de gröna kopplingarna.

Med blandstad avses både blandade funktioner och många typer av variation, i en kombination som innebär att människor upplever stadsmiljön som attraktiv. Blandstadens kvaliteter skapas genom variation i stort och smått, på alla nivåer i planeringen. En lyckad blandstad gör att alla människor känner sig välkomna, vill använda stadens rum, vill promenera och cykla och känner sig trygga. (Översiktsplan för Göteborg 2009)

Detta avsnitt baseras på en sammanfattning av det arbetet inklusive underliggande arbetsmaterial i form av matris och materialet grupperat enligt teman (Karlavagnsplatsen SKA/BKA sammanfattning av workshop 30/6 2015-08-20).

I den kortfattade SKA/BKA (sociala konsekvensanalys/barnkonsekvensanalys) som har genomförts finns ett antal punkter formulerade, dels enligt matrisverktygets struktur och dels sorterade under olika teman. Materialet består både av påpekanden av risker, förslag till åtgärder och inventering av nuläget. Sammanfattningen som följer nedan baseras enbart på ursprunglig SKA/BKA. Någon jämförelse mellan sociala konsekvenser av planförslaget mot nollalternativet har inte genomförts.

I planbeskrivningen (samrådshandling) beskrivs översiktligt hur planförslaget förhåller sig till den inledande sociala konsekvensanalysen genom rubrikerna Sammanhållen stad, Samspel, Hälsa och Säkerhet och Vardagsliv samt identifierade risker för sociala konsekvenser och frågeställningar som inte kan regleras i planen.



Konsekvenser och åtgärdsförslag

I nedanstående text redovisas bedömda konsekvenser av planförslaget och åtgärdsförslag för vidare arbete. De förslag på åtgärder och viktiga aspekter som den sociala konsekvensanalysen resulterat i redovisas under sju teman vilka redovisas nedan i punktform. Ursprungliga formuleringar har bearbetats något för att underlätta förståelsen. Av samma skäl har en inledande mening i *kursiv text* lagts till under respektive tema.

1. Stråk

För att skapa trivsamma och trygga stråk som binder samman området med kringliggande områden är det viktigt att:

- Utforma inbjudande entréer till området, från färjan, busshållplatser mm.
- Undvika baksidor och främja kopplingar till omgivningen
- Lägga stor vikt vid att skapa bra gång- och cykelstråk genom området

2. Tornet och övriga byggnader/utformning

För att få den tillkommande bebyggelsen att bidra till en inkluderande och levande stadsmiljö med utgångspunkt i en mänsklig skala är det viktigt att:

- Formulera motiven till att bygga högt eftersom det förmodas föra med sig höga prisnivåer för boendet
- Tornet innehåller både bostadsrätter och hyresrätter
- Åstadkomma en allmän utsiktsplats/terrass
- Minska skalan och öka känslan av mänskliga, intima rum, ögonhöjd för barn

3. Innehåll/utbud

För att tillkommande bebyggelse skall kunna bidra till en levande stadsmiljö där människor med olika bakgrund ser varandra är det viktigt att:

- Tät blandad bebyggelse möjliggör ett lokalt vardagsliv
- Skapa legitima målpunkter, brett utbud av verksamheter, möjliggöra föreningsliv och billiga lokaler
- Möjliggöra för boendekarriär för många grupper, ex studenter och äldre

4. Segregation

För att begränsa ökningen av socioekonomiska skillnader jämfört med omgivande stadsdelar är det viktigt att:

- Kvarteret gestaltas inkluderande med tydligt öppna entréer och målpunkter för alla grupper.

5. Allmän plats och utemiljö

För att bebyggelsen skall kunna bidra till en attraktiv och levande stadsmiljö är det viktigt att:

- Satsa på mellanrummen mellan husen och de offentliga platserna och skapa en levande, öppen och barnsäker plats
- Göra presentationsmaterialet inkluderande för en bred målgrupp



6. Klimat/störningar

För att bebyggelsen skall kunna bidra till en attraktiv och levande stadsmiljö är det viktigt att:

- Ta hänsyn till förhållanden för vind, regn, sol och skugga så att förutsättningarna blir goda för utomhusvistelse
- Skapa goda och säkra förhållanden för de icketrafikerade ytorna är viktiga, ytor som omgärdas av trafik idag

7. Övrigt/befintligt

För att knyta an till områdets historia och därigenom skapa en koppling till identiteten är det viktigt att:

- Försöka bevara det gamla och utgå från det befintliga, spara fastigheter och värna sociala sammanhang

Arbetet har också resulterat i några aspekter som lyfts fram som väsentliga mot bakgrund av målsättningar som beskrivs i styrdokumentet Vision Älvstaden:

- Bygg för blandat boende
- Ge plats för möten och lek
- Skapa en stad i ögonhöjd
- Ta avstamp i det befintliga
- Fler ska ha möjlighet att påverka

I det fortsatta utvecklingsarbetet bör stor vikt läggas på rekommendationer från en fördjupad social konsekvensanalys och en fördjupad barnkonsekvensanalys. Flera sociala konsekvenser samspelar också med miljökonsekvenser. Som exempel påverkar möjligheten att överbrygga barriärer mot angränsande område (se punkt 1 Stråk ovan) förutsättningarna för hållbara transportsystem i området genom att bilberoendet kan minska, se avsnitt 4.9 Hushållning med naturresurser. Flera av åtgärdsförslagen kan inte enbart hanteras i planprocessen utan behöver följas upp i den vidare processen, t.ex. i kvalitetsprogram och i dialog med medborgare.

6 Uppfyllelse av de nationella miljömålen

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljö kvalitetsmål (www.miljomal.nu, 2015). Målen syftar till att främja människors hälsa, värna den biologiska mångfalden, bevara ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga, trygga en god hushållning av naturresurser samt ta tillvara natur- och kulturmiljön. De nationella miljö kvalitetsmålen är regionalt anpassade. De regionala tilläggsmålen för Västra Götaland framtagna av Länsstyrelsen fastställdes under 2015 (www.lst.se/vastragotaland, 2015). Istället för som tidigare, uppdelning i delmål, finns nu miljö mål, generationsmål, och etappmål. Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i miljön som arbetet ska sikta mot. Generationsmålet anger inriktningen på den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att miljö kvalitetsmålet ska nås. Etappmålen är sedan steg på vägen för att nå generationsmålen samt ett eller flera miljö kvalitetsmål. De regionala tilläggsmålen kompletterar de nationella målen och är specifika för Västra Götaland. För upprättandet av denna detaljplan har 9 av miljö kvalitetsmålen bedömts vara relevanta att behandla i denna miljö konsekvensbeskrivning. I nedanstående matris redovisas relevanta Miljö mål, regionala tilläggs mål samt hur planförslaget och nollalternativet förhåller sig till målet.



Miljömål	Regionala mål (exempel)	Planförslag
Begränsad klimatpåverkan Halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte bli farlig.	År 20130 är ekonomin oberoende av fossila bränslen. Minskade utsläpp av växthusgaser från vägtrafik med 40 % år 2020 jmf 1990. År 2020 ska andelen förnybar energi öka till minst 60 %. År 2030 har en klimatsmart konsumtion minskat utsläppen av växthusgaser med 30 % jmf 2010.	Ökad trafik till följd av ökad verksamhet leder lokalt till ett något högre utsläpp av avgaser. Syftet med planen är dock att få till en lokal miljö med mindre trafik och närhet till förskolor, handel m.m. vilket kan minska korta bilresor och uppmuntrar till gång- cykeltrafik. Detta kan bidra till målluppfyllelse om potentialen tas tillvara. Uppvärmning av lokaler ska ske med fjärrvärme även detta positivt för miljömålet. Nollalternativet motverkar målet svagt då området har kvar sitt nuvarande utseende med en trafikerad väg mitt igenom och öppna parkeringsytor.
Frisk luft Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.	Minskade utsläpp till år 2020 av kväveoxider till 17 000 ton/år, flyktiga organiska ämnen (VOC) till 29 000 ton/år, partiklar (PM 2,5) till 2 500 ton/år samt av svaveldioxid till 3 000 ton/år.	Planen bidrar till att lokalt förbättra luftmiljön av bl.a. kväveoxid och partiklar via bl.a. installation av bullerskärmar och trädridåer, även om förtätningen leder till att flera människor uppehåller sig inom området. I nollalternativet kvarstår de höga halter som finns inom området idag. Trafiken står för största delen av kväveoxidutsläpp och partiklar framförallt E6/E20. Trafikeringen kommer prognos att fortsätta öka i båda alternativen. Genom förtätning i centrala och kollektivtrafiknära lägen samt fokus på mobilitetsåtgärder kan trafikflödena i staden på sikt sänkas.
Bara naturlig försurning Den försurande effekten av nedfall och mark-användning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål.	Färre försurade vatten, år 2020 ska högst 30 % av sjöar och 15 % av vattendragen i länet vara försurade. Minskade utsläpp av kväveoxid och svaveldioxid, se ovan.	Se ovan angående trafiksituationen i området. Det totala nedfallet till mark och vatten utanför stadskärnan bedöms inte påverkas av varken planen eller nollalternativet.
Giftfri miljö Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll.	Minskning av farliga ämnen i utgående vatten från reningsverk (t.ex. koppar, kadmium, bly, kvicksilver, nickel, läkemedelsrester m.fl.) samt minskad förekomst av växtskyddsmedel i ytvatten.	Dagvattenlösningen kommer att bidra till minskat utsläpp av bl.a. tungmetaller till recipienten och bidrar därför till målluppfyllelsen.
Ingen övergödning Halterna av gödande ämnen i mark och	Minskade utsläpp av kväveoxider, se ovan. År 2020	Den föreslagna hanteringen av dagvattnet medför en minskning



Miljömål	Regionala mål (exempel)	Planförslag
vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald mm.	ska utsläppen av ammoniak ha minskat med 7 000 ton/år. Minskande transport av kväve och fosfor i vattendragen till år 2020.	av näringstillförsel till Göta älv. Utsläppen av kväveoxider bedöms också minska något, se ovan. Nuvarande situation varken motverkar eller bidrar till övergödningen. Planförslaget medför svag positiv påverkan på målet.
Levande sjöar och vattendrag Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara, deras variationsrika livsmiljöer och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.	Minst 50 % av de nationellt särskilt värdefulla vatten avseende natur och kultur ska 2020 ha ett långsiktigt skydd. Säkra dricksvattenresurser.	Genom förändrad dagvattenhantering bidrar planförslaget till minskad tillförsel av miljöstörande ämnen till Göta älv och således positiv påverkan på miljömålet.
Grundvatten av god kvalitet Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.	Skydd av grundvattentäkter År 2020 ska hela länet omfattas av vattenförsörjningsplanering.	Planalternativet kommer inte att påverka grundvattnets kvalitet däremot kan lokalt grundvattensänkning förekomma vid planerade schaktarbeten.
God bebyggd miljö Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö med mera.	Ny sammanhållen bebyggelse lokaliseras så att transporter mellan viktiga samhällsfunktioner kan ske till fots eller cykel, kollektivtrafik ska finnas nära boende. Synliggöra ekosystemtjänster i fysisk planering. God ljudmiljö. Anpassa samhället till klimatförändringar.	Jämfört med nollalternativet medför planalternativet en positiv påverkan via förtätning går planen helt i linje med det regionala tilläggs målet. Planen bidrar till att uppfylla miljömålet.
Ett rikt växt- och djurliv Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas.	Ökat antal arter i vardagslandskapet. God miljö för pollinerare. Ökad kunskap om skyddsvärda träd och främmande arter.	Genom raingårdens, gröna tak och växtbäddar som en del av dagvattenhanteringen gynnar planen målet. Grönområdet söder om Ramberget har naturvärden idag, vidare hantering av området med miljöhänsyn är av betydelse.

Göteborgs stad har miljömål som har sin utgångspunkt i Sveriges sexton nationella miljö kvalitetsmål. Av dessa har Göteborgs Stad valt ut de tolv mål som är viktigast för göteborgssamhället och skapat egna, lokala miljömål samt tagit fram ett miljöprogram med åtgärder. Dessa miljömål överlappar de mål som redovisas ovan.



7 Sammanfattande bedömning

De viktigaste miljöaspekterna av planförslaget bedöms vara buller, luftmiljö, risker, kulturmiljö och förutsättningar för hållbara transportsystem (se under avsnitt Hushållning med naturresurser, indirekta aspekter). I detta avsnitt återges en sammanfattande bedömning av miljöpåverkan samt sociala konsekvenser.

Markmiljö

Stabilitetsförhållandena bedöms vara tillfredsställande för planområdet. Vid utbyggnaden av området kommer samtliga förorenade massor att schaktas bort för rening/deponering. Planförslaget medför därmed att förorenad mark inom området minskar i omfattning i jämförelse med nollalternativet.

Buller

Beräkningar av buller enligt trafikscenario 1 utan åtgärder visar att stora delar av exploateringsområdet utsätts för buller som överskrider gällande riktvärden för trafikbuller. Ekvivalent ljudnivå med ett riktvärde på 55 dBA är den ljudnivå som ger mest omfattande överskridanden. Även riktvärdet för maximal ljudnivå 70 dBA överskrids på en del byggnader, framför allt på många fasader som vetter mot Hamnbanan. Buller från Lundbyleden och Hamnbanan beräknas ge störst bidrag norrifrån och buller från Lindholmsallén beräknas ge störst bidrag söderifrån. I trafikscenario 2 visas lägre bullernivåer.

Omfattande åtgärdsförslag föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen för att begränsa exponeringen för höga ljudnivåer. I nuläget finns inte bostäder inom planområdet, i planförslaget kommer därför bullerpåverkan på bostäder att öka jämfört med nollalternativet. Bullersituationen i området generellt förbättras dock genom föreslagna åtgärder.

Luftmiljö

Spridningsberäkningar visar att området uppfyller miljökvalitetsnormer för luftkvalitet.

Beräknade partikelhalter för området uppfyller miljökvalitetsnormerna för års- och dygnsmedelvärde med god marginal. Årsmedelvärdet för miljökvalitetsmålet Frisk Luft för partiklar (PM₁₀) tangeras dock för samtliga beräknade scenarier. Bakgrundhalterna för partiklar bedöms ligga runt gränsen för årsmedelvärdet varför det krävs nationella åtgärder för att kunna nå målet. Miljökvalitetsmålet för dygnsmedelvärde uppfylls inom planområdet för samtliga scenarion.

Beräknade halter av kväveoxider för området uppfyller miljökvalitetsnormen för samtliga scenarion. Miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet bedöms vara den miljökvalitetsnorm där det föreligger störst risk för överskridande. Miljökvalitetsmålet Frisk luft uppfylls inte för hela planområdet i nuläges- och år 2020-scenariot men för år 2035 förväntas enligt SMHI:s beräkningar teknikutvecklingen för fordon leda till kraftigt minskade emissioner av kväveoxider även vid en trafikökning enligt prognos.

Planen medför en ökad persontäthet vilket medför att fler människor utsätts för luftmiljön på platsen. Motsvarande luftmiljö kan dock förväntas även i andra centrala lägen i Göteborg.

Lokalklimat har utretts genom vindstudie och sol- och skuggstudie. Åtgärder krävs för att förbättra vindklimatet vid vissa passager samt på takterrasserna.



Risk

Transporter av farligt gods på närliggande leder kan innebära risk för hälsa och miljö vid olycka. Avståndet mellan Lundbyleden och planområdet uppgår till ca 160 meter och mellan Hamnbanan och planområdet till ca 110 meter. Den beräknade individrisknivån (dvs. risk för en enskild individ att utsättas för skada) för planområdet längs Hamnbanan visar att risknivån är låg och acceptabel bortom 40 meter från järnvägen. Riskmättet tar dock inte hänsyn till persontäthet inom området som ökar i planen jämfört med nollalternativet. Därför har även samhällsrisknivån i området studerats. Resultaten av riskuppskattningen visar att riskreducerande åtgärder krävs för att få en acceptabel nivå för samhällsrisk och för att möjliggöra planerad exploatering inom planområdet. Riskutredningen föreslår skyddsåtgärder som begränsar konsekvenserna av en eventuell skadehändelse. De föreslagna riskreducerande åtgärderna ovan bedöms kunna sänka samhällsrisknivån för planområdet inklusive grönområdet till acceptabla nivåer.

Vatten

Göta Älv är recipient för dagvatten från planområdet. Målet är att all rening och fördröjning av dagvatten ska ske inom planområdet på kvartersmark.

Planområdet hanterar risk för höga vattenstånd i Göta Älv genom Göteborgs stads riktlinjer för yttre skydd.

Naturvärden

Det grönområde som är lokaliserat i norra delen av planområdet längs med Hamnbanan har vid tidigare inventeringar innehållit flera skyddsvärda arter. Vid vidare exploatering bör hänsyn tas till dessa naturvärden.

Kulturmiljö

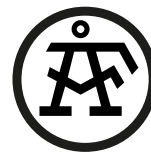
Inom planområdet finns idag inga utpekade värden vad gäller kulturmiljö. Kulturmiljö kan förutom direkt fysisk påverkan påverkas visuellt. I planförslaget påverkar höjden på den föreslagna bebyggelsen genom att det höga Karlatornet kommer att prägla stadsbilden från många vyer runt om i Göteborg. De 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 riksintressena genom begränsad eller måttlig påverkan till mycket stor påverkan för riksintresse Lindholmen. Bedömningen är dock att planförslaget inte påtagligt skadar riksintressena för kulturmiljövård.

Hushållning med naturresurser – indirekta effekter

Med hushållning av naturresurser avses här såväl användning av energi, råvaror som förutsättningar för resurseffektiv livsstil i planförslaget. Relevanta aspekter av hushållning av naturresurser i planen bedöms vara:

- Användning av mark
- Förutsättningar för hållbara transportsystem och hållbar livsstil
- Förutsättningar för hållbar energiförsörjning

Planförslaget innebär en förtätning av området jämfört med nollalternativet, med höga byggnader som ger förutsättningar för en hög täthet (exploatering) i relation till markytan som tas i anspråk. Planförslaget innebär nybyggnationer där befintlig bebyggelse rivs vilket generellt kan sägas vara en nackdel ur perspektivet hushållning



av naturresurser. Syftet med planen är dock att förtäta området vilket innebär att befintliga öppna ytor i stor utsträckning tas i anspråk. Detta innebär goda förutsättningar för att nyttja befintliga resurser på ett mer effektivt sätt.

Ur ett regionalt perspektiv ger en exploatering av ett centralt område med goda möjligheter till kollektivtrafik, cyklande och hållbart resande i övrigt mycket bättre förutsättningar för att minska det totala bilåkandet jämfört med om motsvarande exploatering planerades i ett mer perifert läge eller i ett läge med sämre förutsättningar för kollektivtrafik. Det är därför mycket viktigt att tillvarata möjligheterna till att gynna hållbart resande vid planeringen.

Sociala konsekvenser

Att göra samhället mer hållbart kräver helhetsperspektiv vilket betyder att det är viktigt att integrera samtliga hållbarhetsdimensioner i analyser inför planering. Den sociala hållbarheten inkluderar värden som jämlikhet, trygghet, integration, demokrati, arbetstillfällen och rättvisa.

En övergripande social konsekvensanalys (SKA) samt barnkonsekvensanalys (BKA) har genomförts i tidigt skede genom en workshop. I det fortsatta utvecklingsarbetet bör stor vikt läggas på rekommendationer från en fördjupad social konsekvensanalys och en fördjupad barnkonsekvensanalys.

Planen i förhållande till miljömål

Planförslaget bedöms ligga väl i linje med nationella och regionala miljömål.



8 Referenser

- FSD Göteborg AB. (2015). *PM Brandskydd - Brandtekniska förutsättningar för bostäder och verksamheter vid Karlavagnsgatan, Lindholmen, i detaljplaneskedet*. Serneke Projektstyrning AB.
- Försvarsmakten. (2015). *Tidigt samråd inför detaljplan Karlavagnstornet, högt objekt (höghus), Göteborgs stad, Västra Götalands län*. Försvarsmakten.
- Göteborgs Stad. (2015a). *Buller PM, Trafikbuller vid Karlavagnsplatsen*. Göteborgs Stad.
- Göteborgs stad. (2015b). *Dagvattenutredning, Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsgatan, Lindholmen*.
- (n.d.). *Göteborgs stads matrisverktyg SKA och BKA*.
- Göteborgs Stadsmuseum. (2015). *Kulturhistorisk dokumentation, Karlavagnsplatsen, Lindholmen, 2015:7*.
- (n.d.). *Karlavagnsplatsen SKA/BKA sammanfattning av workshop 30/6 2015-08-20*.
- LFV. (2015). *Flyghinderanalys*. LFV.
- Melica. (2015). *Karlavagnsplatsen - Kulturhistorisk stadsbilsanalys Förstudie*.
- Norconsult AB. (2015a). *Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsgatan inom stadsdelen Lindholmen i Göteborg - Biltrafikalstring, parkeringsbehov och trafikminskande åtgärder*. Norconsult AB.
- Norconsult AB. (2015b). *Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsgatan, Lindholmen, Geotekniskt PM, underlag för detaljplan*. Norconsult AB.
- Norconsult AB. (2015c). *Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsgatan, Lindholmen, Utredning av områdets biltrafikalstring*. Norconsult AB.
- Norconsult AB. (2015d). *Karlavagnsplatsen Göteborg, Miljöteknisk Markundersökning*. Norconsult AB.
- Norkonsult AB. (2015e). *Bostäder och verksamheter vid Karlavagnsgatan, Lindholmen, Kompletterande dagvattenutredning inom kvartersmark*.
- Ramböll. (2015). *Älvskydd Lindholmen Förstudie*.
- Semrén & Månsson. (2015a). *Karlavagnsplatsen, sammanfattning & översättning av vindstudie*. Semrén & Månsson.
- Semrén & Månsson. (2015b). *Lokalklimat, bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen*. Semrén & Månsson.
- SERNEKE Anläggning AB. (2015). *Masshanteringsplan Karlavagnsplatsen*. SERNEKE Anläggning AB.
- (2015). *Social Konsekvensanalys*.
- Sweco Environment AB. (2014a). *Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Fribordet*. Sweco Environment AB.



Sweco Environment AB. (2015b). *Bullerutredning Karlavagnsplatsen*. Sweco Environment AB.

Sweco Environment AB. (2015c). *Spridningsberäkningar, Karlavagnsplatsen*. Sweco Environment AB.

Sweco Environment AB. (2015d). *Vibrationsutredning Karlavagnsplatsen*. Sweco Environment AB.

WSP Sverige AB. (2015). *Detaljerad riskbedömning för detaljplan - Transporter av farligt gods - Karlavagnsplatsen, Göteborgs Stad*. WSP Sverige AB.

www.lst.se/vastragotaland. (2015, oktober 19). Retrieved from <http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland/Sv/miljo-och-klimat/miljomal/Pages/default.aspx>.

www.miljomal.nu. (2015, oktober 19).

(n.d.). *Översiktsplan för Göteborg 2009*.

Detaljplan för Karlavagnsplatsen

MKB – bilaga

Kulturmiljö

Diarienummer 1214/15 – 0735/13

Sören Holmström
Madelene Seberbrink



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

INNEHÅLL

Inledning	s. 2-3
Detaljplan för Karlavagnsplatsen	
Behovsbedömning och MKB	
Kulturmiljöbilaga till MKB	
Utgångspunkter	
Urval	
Angreppssätt	
Bedömningsmetod	
Bedömningsresultat	
Medverkande	
Källor	
 Staden inom Vallgraven med parkbältet	s. 4-5
1:1 Kämpebron och Stora hamnkanalen mot älven	s. 6-11
1:2 Rosenlund	s. 12-21
 Lindholmen	s. 22-23
2:1 Plåtslagaregatan	s. 24-33
 Billaga	
Riksintressegrunden	s. 34-35

INLEDNING

Detaljplan för Karlavagnsplatsen

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av bostäder, handel, hotell, skola och kontor vid Karlavagnsgatan i stadsdelen Lindholmen. Bebyggelsen uppförs i kvartersform i varierande antal våningar.

Varje kvarter föreslås innehålla byggnadskroppar med varierande höjder. Alla de högre byggnadsvolymerna möter marken med s.k. podiumbyggnader som ger ett större fotavtryck på marken. Förslaget medger fyra höga byggnader med en trappande skala med ca 27, 35, 40 resp. 82 våningar. Den högsta byggnaden, ”Karlatornet”, kan bli upp till 300 meter hög. Detta kan ses i relation till Rambergets höjd på 86 meter. Stadsbyggnadskontoret har i uppdrag att skapa planmässiga förutsättningar för genomförandet av Karlavagnsplatsen.

Behovsbedömning och MKB

Genomförandet av detaljplanen har av kommunen bedömts kunna medföra betydande miljöpåverkan varför en miljöbedömning ska göras. Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen är bl a att möjliggöra en samlad bedömning av den inverkan markanvändningen får på miljön, människors hälsa och hushållning med mark, vatten och andra resurser. Dokumentet ska belysa direkta och indirekta effekter som planens genomförande medför på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, samt på hushållningen med mark, vatten och andra resurser och på den fysiska miljön i övrigt. MKB:n ska också föreslå åtgärder, exempelvis skademinskande eller miljöförbättrande. MKB:n utgör ett beslutsunderlag för kommunens politiker inför antagande av planen, men syftar också till att ge alla berörda en samlad bild av planens miljökonsekvenser.

Kulturmiljöbilaga till MKB

Detaljplanen bedöms få en visuell påverkan på ett flertal kulturhistoriska värden. Bland dessa finns riksintresse för kulturmiljövård, och områden utpekade som kulturhistoriskt värdefulla i kommunens bevarandeprogram. Kulturmiljöbilagan syftar till att utgöra ett bedömningsunderlag som del av den samlade miljökonsekvensbeskrivningen avseende ”Karlatornets” och tillhörande högbyggnaders visuella påverkan på ett urval av exponerade riksintressen.

Utgångspunkter

Riksintresse för kulturmiljö

Formellt gäller förbudet mot påtaglig skada både åtgärder inom och utom riksintressenas geografiska avgränsningar. Indirekt påverkan kan följa av t.ex. föreslagen bebyggelse men också dess verksamhet med ökade störningar. I detta fall är det enbart planförslagets visuella påverkan på berörda riksintressen som skall bedömas.

Förstudie

På uppdrag av stadsbyggnadskontoret i Göteborg har en förstudie genomförts i syfte att beskriva ett antal utvalda riksintressemiljöer, och konsekvensbeskriva hur planerna på ett högt torn kan komma att visuellt påverka dessa med avseende på stadsbild och kulturmiljövärden. Denna förberedande genomlysning har säkerställt ett välgrundat urval av kulturmiljöer för vidare precisering av planförslagets påverkan på däri ingående riksintressegrunder. I förstudien utförda beskrivningar har vidareutvecklats för att ge ett bredare bedömningsunderlag med särskilt fokus på riksintessegrunderna. Med utgångspunkt i denna förstudie ”Karlavagnsplatsen – kulturhistorisk stadsbildsanalys” (Melica 2015-11-25) har två av de studerade riksintressena valts ut för vidare bedömning av planförslagets visuella påverkan på ingående *riksintessegrunder*; Staden inom vallgraven med parkbältet (del av Göteborgs innerstad O 2:1-5) respektive Lindholmen (O 2:3).

Urval

I samråd med Länsstyrelsen gjorde Stadsbyggnadskontoret ett urval av de riksintresseområden och vyer som i förstudien skulle beskrivas med inriktning på miljökaraktär, rumsupplevelser och berättelser.

Utförande förstudiens resultat har det visat sig att två av de fyra utpekade riksintesseområdena med tillhörande vyer visat sig mest exponerade för planförslagets visuella påverkan. Staden inom vallgraven med parkbältet (del av Göteborgs innerstad O 2:1-5) respektive Lindholmen (O 2:3). Av de totalt sju miljösammanhang/vyer som utpekades inom dessa två riksintesseområden har fyra vyer valts ut för fördjupad beskrivning och analys, grundat på en bedömning av informationstäthet och exponeringsgrad. Härutöver har en vy tillkommit syftande till att bredda riksintessegrundens representation vid Lindholmen.

Utvalda miljösammanhang/vyer

1:1 Kämpebron - Stora Hamnkanalen mot älven (KB)

1:2 Rosenlund med kanalen och Lagerhuset

Pustervikskajen (RO1)

Rosenlundhuset (RO2)

2:1 Lindholmen, Plåtslagaregatan (PL)

Bonnabacken (PL)

Släggaregatan (PL)

Bortvalda miljösammanhang/vyer

• Fattighusån, i höjd med Posthuset (FH)

• Gustaf Adolfs Torg med Stora Hamnkanalen (GA)

• Lindholmen, Lindholmstorget (LT)

Angreppssätt

Miljöbeskrivningen har uppdelats i två steg; dels en beskrivning av miljösammanhangets karaktär och berättarinnehåll och dels en identifiering av riksintressegrundens visuella läsbarhet.

De utvalda miljösammanhangen och vyerna har studerats med fokus på riksintressegrundens ”läsbarhet”. Med detta avses möjligheterna att uppleva det berättande innehållet på ett aspekt- och associationsrikt sätt med alla sinnen. Här handlar det om betraktarens föreställningsförmåga, att omvandla synbildens form- och materialverkan till en inlevelse i ett historiskt berättarskikt – vilket också är kulturmiljövårdens mening och huvudsyfte, att bevara för att uppleva. Vad som avses är möjligheten till inlevelse och förståelse för den historiska process som genererat bebyggelsemiljöns komponenter och samlade formbildningar. Saken i detta utvärderingssammanhang är således inte enbart synbildens analytiska innehåll, vilken förblir intakt då något fysiskt ingrepp inte sker, utan framförallt helhetsupplevelsen, vyns innebörd som kommer till oss genom olika sinnen.

Då saken gäller den upplevelsebaserade beskrivningen av synbildens berättarpotential som sinnlig berättelse, är det nödvändigt att komplettera beskrivningen med ett mer associationsrikt språk som fångar arkitektur-/miljöupplevelsen, hur den yttre miljön fångas upp på ett mer aspektrikt sätt.

Bedömningsmetod

Den bedömningsmetod som använts har uppdelats i två steg. Det första steget har en beskrivande karaktär, där läsbarheten strukturerats relativt vilka *egenskaper* i synupplevelsen som påverkas och på vilket sätt. Denna beskrivning av läsbarhetens påverkan i upplevelserummet, har då också angöring mot miljöns beskrivna karaktärsegenskaper och berättarinnehåll, på vilket sätt tornets och högbyggnadernas olika arkitektoniska egenskaper griper in i den samlade upplevelsen. Därefter görs en samlad bedömning av påverkansgraden, vilken har indelats i en femgradig skala enligt följande:

Mycket stor
Stor
Måttlig
Marginell
Ingen

Det som bedömningen avser är hur riksintressemiljöns ”läsbarhet” som en upplevelsebase-rad tillägnelse av miljöns historiska berättarinnehåll påverkas, inte tornets arkitektoniska kvaliteter som monument betraktat. Saken gäller således inte bedömningen av formgivningen kvaliteter på egna meriter som monument betraktad, utan relativt helhetsupplevelsen av riksintressegrundens integritet som läsbar informationsbärare.

Graderingen av påverkan på läsbarheten är kopplad till identifierade karaktärsegenskaper och berättarinnehåll. Detta innebär att de egenskaper hos tornet som ger specifik påverkan på upplevelsen av riksintressegrundens är spårbara, vilket betyder att det härmed också finns identifierbara egenskaper som kan relateras då förslag till olika åtgärder för att minska påverkan övervägs.

Bedömningsresultat

Utredningen visar i två fall att centrala delar av riksintressena Staden inom vallgraven med parkbältet respektive Lindholmen påverkas på ett mycket stort negativt sätt med avseende till möjligheten att på ett upplevelserikt och övertygande sätt tillägna sig de berörda riksintressegrunderna som historiskt integrerade miljösammanhang. Detta gäller miljösammanhangen med de ingående vyerna vid Kämpebron respektive Plåtslagaregatan. Vid Rosenlund blir påverkan i detta avseende måttlig.

Medverkande

Arbetet har utförts inför samrådsskedet av Stadsbyggnadskontoret genom plan- och byggantikvarierna Sören Holmström och Madelene Seberbrink november - december 2015.

Källor

Hus för Hus i Göteborgs stadskärna, Göteborgs stad 2003
Lindholmen – förr och nu, Kristina Mellström m.fl. 1973
Lindholmen – kulturmiljö- och stadsbildsanalys, Melica 2012
Karlavagnsplatsen – Kulturhistorisk stadsbildsanalys, Melica 2015
Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse – ett program för bevarande, Göteborgs stad 1999
Kulturmiljöer av riksintresse, Länsstyrelsen i Göteborg och Bohuslän, rapport 2008:08

Foto: Madelene Seberbrink, SBK
Fotomontage: Zynka AB samt Tobias Vikström, SBK

1 Riksintresset Staden inom Vallgraven med parkbältet

Riksintresse O 2:1-5 – urval som berör staden innanför vallgraven med parkbältet

De utvalda kulturmiljöernas riksintressegrunder

Sammantaget kan det konstateras att miljöerna utmed Stora Hamnkanalen, i synnerhet den del som vinklar sig ut mot älvrummet, respektive vallgravsstråket inklusive befästningslämningarna vid Rosenlund, representerar riksintressegrundens mest strategiska delar med hänsyn till deras samlade informationsinnehåll. Utmed Stora Hamnkanalen finns såväl ”1600- och 1700-talens fästningsstad” som ”Hamn-, sjöfarts- och handelsstaden” i riksintressegrunden representerade på ett mångdimensionellt och upplevelserikt sätt, av central betydelse för förståelsen av hela riksintresset Staden inom Vallgraven.

De två miljösammanhang som valts ut utmed Hamnkanalen och Rosenlundskanalen, inkluderande tre avgränsade vyer, omfattar hela 49 av de totalt 54 identifierade riksintressegrunderna (motiv och uttryck), och där miljösammanhanget kring vyn från Kämpebron (KB) med sina 33 identifierade riksintressegrunder torde utgöra den informationstätaste kulturmiljön. Det miljösammanhang med två olika vyer utmed Rosenlund (RO 1 & 2) slutligen, som sammantaget inrymmer historiska informationsskikt svarande mot 23 identifierade riksintressegrunder, inbegriper en annan tematiskt viktig del av riksintresset som inte finns representerat i lika hög grad utmed Hamnkanalen, närmare bestämt den del av riksintresset som berättar om *Det tidiga 1800-talets stadsnydning* respektive *Det sena 1800-talets storstadsomvandling*, samt *1600- och 1700-talets fästningsstad* med avseende till befästningsverken.

Tillsammans omfattar de två berörda miljösammanhangen 9 av riksintressegrundens 10 angivna motiven för riksintresset, respektive 34 av riksintressegrundens 44 utpekade uttryck. Dessutom är de fem olika teman som riksintressegrundens uttryck finns uppdelade i väl representerade inom de utvalda stadsmiljöerna. De två miljöer som valts ut för närmare analys av påverkan, bedöms mot denna bakgrund ge ett väl grundat kulturmiljöunderlag för att kunna bedöma planförslagets visuella påverkan på riksintressegrundens samlade läsbarhet.

Upplägg

Beskrivningen av de två olika kulturmiljösammanhangen med tillhörande vyer för utvärdering av planförslagets visuella inverkan på läsbarheten och upplevelsen av respektive miljöer berättarpotential har uppdelats i två avsnitt enligt tabelluppställningens urval nedan.

Utvärderade miljösammanhang / vyer

- KB Kämpebron och Stora Hamnkanalen mot älven
- RO1 Pustervikskajen med kanalen ut mot älven
- RO2 Rosenlundsgatan i höjd med Rosenlundhuset ut mot älven

Ej utvärderade miljösammanhang / vyer

- FH Fattighusån i höjd med gamla posthuset mot Drottningtorget
- GA Gustaf Adolfs torg, med Stora Hamnkanalen

Varje avsnitt inleds med en kulturmiljökaraktärisering som inbegriper miljöns berättarinnehåll med referens till riksintressegrundens identifikationer, åtföljd av en närmare analys av riksintressegrundens visuella egenskaper och läsbarhet inom den avgränsade vyn. Med grund i den föregående identifieringen av miljöns berättarpotential som morfologiska och visuella uttryck, analyseras och utvärderas planförslagets grad av påverkan på riksintressegrundens läsbarhet och upplevelseinnehåll.

Identifierade riksintressegrunder i Riksintressebeskrivningen O 2:1-5 som berör Staden inom vallgraven med parkbältet.
Kodningen är utförd i den ordning som beskrivningsinnehållet framställs tematiskt under fem stycken.

M	MOTIVERING	FH	GA	KB	RO1	RO2
M1	..., formad av funktionen som "Sveriges port mot väster" ...			X		
M2	... för sjöfart, handel strategiska läget vid mynningen av Göta älvs vattensystem.			X	X	X
M3	... för ..., försvar strategiska läget vid mynningen av Göta älvs vattensystem.				X	X
M4	Rikets främsta <i>sjöfartsstad</i>			X	X	X
M5	... samt <i>residensstad</i>			X		
M6	..., <i>domkyrko- och universitetsstad</i> .					
M7	..., präglad av tre seklers <i>handelsaristokrati</i> .		X	X		
M8	... förnämsta exemplen på 1600-talets stadsanläggnings- och befästningskonst, ...		X	X	X	X
M9	... stadsbyggandet under 1800- och 1900-talen.	X	X	X	X	X
M10	... <i>göteborgska byggnadstraditionen</i> med dess olika stadsdelskaraktärer.		X	X		
		1	3	8	5	5

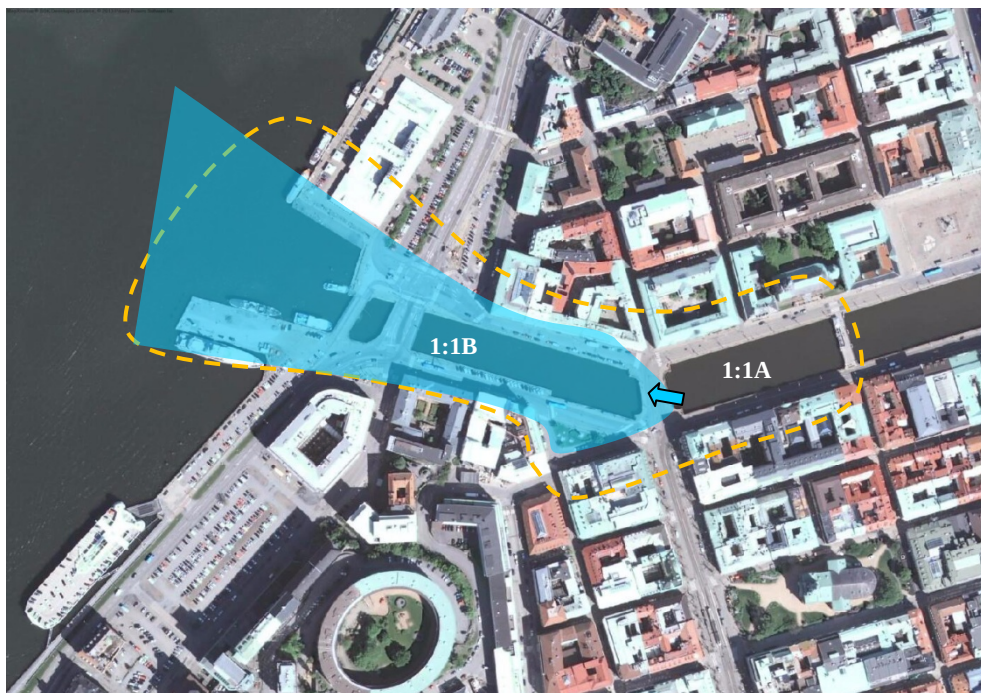
	UTTRYCK FÖR RIKSINTRESSET					
G	1600- och 1700-talens fästningsstad	FH	GA	KB	RO1	RO2
G1	1600- och 1700-talens <i>fästningsstad</i> ...				X	X
G2	... bevarade delar av stadsbefästningarna				X	X
G3	1600- och 1700-talens ... <i>kanalstad</i> ...	X	X	X		
G4	holländskt inspirerad <i>kanalstadsplan</i>		X	X		
G5	<i>befästningsgördel</i>				X	X
G6	<i>vallgrav</i>					
G7	<i>Gatunät</i>		X	X		
G8	..., <i>tomtstruktur</i>		X	X		
G9	..., bevarade och igenfyllda <i>hamnkanaler</i> .		X	X		
G10	... <i>solida köpmanshus</i> av tegel som tillkom efter bränderna vid 1700-talens mitt.		X	X		
G11	<i>Karaktern</i> hos "Hamngatorna".....		X	X		
G12	... de <i>trånga bakgatorna</i> , med huvudsakligen 2-3-våningshus.					
G13	... trädkantade kanalen <i>Fattighuset</i> och <i>Gamla Fattighuset</i> av trä - hela miljön utmärkande för 1700-talens nedbrunna Göteborg	X				
		2	7	7	3	3

R	Det tidiga 1800-talets stadsnydaning	FH	GA	KB	RO1	RO2
R14	... <i>stadsarkitekt Carl W. Carlbergs nyklassicistiska stenstad</i> ...		X	X		
R15	... det bälte av <i>ny bebyggelse</i> ... som uppstod på det nedlagda fästningsområdet enligt Carlbergs plan 1808	X			X	X
R16	... det bälte av ... <i>planteringar</i> som uppstod på det nedlagda fästningsområdet enligt Carlbergs plan 1808	X				
R17	Längs vallgravens insida <i>kajgator</i> , ...				X	X
R18	Längs vallgravens insida <i>öppna platser</i>				X	X
R19	Längs vallgravens insida ... <i>salutorg</i>				X	
R20	Längs vallgravens insida ... <i>byggnadskvarter för bostäder och offentliga byggnader</i> .	X				
R21	Längs utsidan <i>parker</i> ...	X				
		4	1	1	4	3

O	Hamn-, sjöfarts- och handelsstaden	FH	GA	KB	RO1	RO2
O22	<i>Hamn-, sjöfarts- och handelsstaden med hamnanläggningar</i> ... från skilda tider, som visar hur <i>kanalernas ursprungligen slutna innerhamnar</i> fr.o.m. 1840-talet ersattes av älvrstrandens djuphamn ...		X	X	X	X
O23	<i>Hamn-, sjöfarts- och handelsstaden med bebyggelse</i> från skilda tider, som visar hur <i>kanalernas ursprungligen slutna innerhamnar</i> fr.o.m. 1840-talet ersattes av älvrstrandens djuphamn, ...		X	X		X
O24	<i>affärslivets utveckling från de gamla patricierhusen till varuhus</i> ...					
O25	<i>affärslivets utveckling från de gamla patricierhusen till...saluhallar</i>					X
O26	<i>Kajer</i> ... kring Stora Hamnkanalen		X	X		
O27	... sjöfartsanknuten bebyggelse som f.d. <i>Ostindiska kompaniet</i> och andra <i>gamla handelshus</i> kring Stora Hamnkanalen		X	X		
O28	..., <i>kontor och magasin</i> för handelsfirmor och rederier mot älven.			X		
O29	<i>Banker och försäkringsbolag vid Hamngatorna</i>		X	X		
O30	<i>Donationsgrundade anläggningar som parker, sjukhus, skolor, museer och bostadsstiftelser.</i>					
		0	5	6	1	3

T	Det sena 1800-talets storstadsomdaning	FH	GA	KB	RO1	RO2
T31	Cityomvandlingen med <i>handelns om- och nybyggnader i storstadsmässig skala</i> , ...		X	X	X	X
T32	Cityomvandlingen med ..., hamnens och järnvägarnas <i>tullpackhus</i>			X		
T33	Cityomvandlingen med hamnens och järnvägarnas <i>stationsmiljöer</i> ...	X				
T34	Cityomvandlingen med samt de <i>plana kanalbroarna av järn</i> .			X	X	X
		1	1	3	2	2

L	Göteborgska särdrag i stadsbilden	FH	GA	KB	RO1	RO2
L35	<i>Stadssiluetten</i> från älven och bergshöjderna					
L36	<i>Kanalstadens vattenstråk</i>	X	X	X	X	X
L37	<i>kontakten med älven</i>			X		X
L38	Byggnadstraditionen med dominerande <i>låg bebyggelsehöjd</i>	X	X	X	X	X
L39	Byggnadstraditionen ... <i>gula "Göteborgsteglet"</i>	X	X	X	X	X
L40	Byggnadstraditionen ... <i>carlbergiska nyklassicismen</i>		X	X		
L41	Byggnadstraditionen ... <i>medeltidsromantiken</i> vid 1800-talens mitt	X		X		
L42	Byggnadstraditionen ... rikt formade <i>sen 1800-talsbebyggelsen i puts och tegel</i> och med stort inslag av <i>polykromi</i>			X		
L43	Gatukaraktern med <i>gatsten</i> och <i>gånghållar i bohushusgränit</i> ...	X	X	X	X	X
L44	... rikliga inslagen av <i>grönska i stadsbilden</i>	X			X	
		6	5	8	5	5



Riksintressegrunden

- M1-2
- M4-5
- M7-10
- G3-4
- G7-11
- R14
- O22-23
- O26-29
- T31-32
- T34
- L35-43

Sammanställningen av riksintressegrundens olika identifikationskoder för miljösammanhanget kring Kämpebron visar tydligt det avgränsade områdets centrala betydelse för förståelse av hela riksintresset *Staden innanför vallgraven*.

Här kommer riksintressebeskrivningens tematiska utpekande av *1600- och 1700-talens fästningsstad* (G3-4,7-11), *Hamn- sjöfarts- och handelsstaden* (O22-3,26-29) respektive det *Göteborgska särdragen i stadsbilden* (L35-43) till uttryck på ett övertygande och innehållsrikt sätt. Miljön innehåller också flera exponenter för *Det sena 1800-talens storstadsomdaning* (T31-2,34). Det är också dessa uttryck som på ett mycket informationstätt sätt speglar de flesta av de huvudmotiv som legat till grund för riksintresseförklaringen, vari givetvis undantas befästningsanläggningarna och *Det tidiga 1800-talens stadsnydning*, som kommer till tydligare uttryck utmed Vallgravsstråket och vid Rosenlund.

1:1 Kämpebron och Stora Hamnkanalen ut mot älven

Det miljösammanhang i vilket betraktelsepunkten från Kämpebron befinner sig (inom streckad linje 7:1A) utgör ett av riksintressets mest informationstäta kulturmiljöer, vilket framgår av den redovisade matrisen över riksintressegrundens identifikationer inom den aktuella miljön. Det miljöutsnitt som avgränsats för närmare karaktärisering inbegriper såväl det som fångas upp i vyn (turkost fält 7:1B) från Kämpebron västerut som det som ligger vid sidan om och strax bakom Kämpebron i höjd med Ostindiska Kompaniets byggnad respektive Chalmerska huset. Avgränsningen öster om Kämpebron motiveras av att Karlatornet blir fullt synligt med sin kringliggande höghusbebyggelse utmed Södra Hamngatan redan ett bra stycke före Chalmerska huset i sammanhang med Ostindiska Kompaniet. Dessutom är upplevelsen av riksintressemiljön utmed de båda Hamngatorna något man tar med sig när man från öster angör Kämpebron – vilket har stor betydelse för det kontextmedvetande som ackompanjera synbilden från Kämpebron ut mot älven.

1:1A Miljösammanhangets karaktär och berättarinnehåll

Stora Hamnkanalen definieras av anslutande Gustaf Adolfs Torg och Brunnsparken som fond i öst, och älven med hamnen som fond i väst. Miljön är starkt präglad av 1600-talets stadsplan vars rutnätsmönster med vida och markerade vattenstråk längs Stora Hamnkanalen samt Västra Hamnkanalen (Västra Hamngatan) skapar ett unikt stadsrum. De båda hamnkanalernas ursprungliga möte bildar idag ett tillåtande stadsrum som erbjuder en god överblickbarhet utmed alla väderstreck.

De flerkomponerade och inbördes uttrycksfulla, men till den övergripande formen sammanhållna kvarteren, kan lugnt betraktas i sin helhet från flera positioner med generös distans, vilket också förstärker möjligheten att uppfatta såväl de enskilda byggnadsfasaderna som deras inbördes samverkan till en helhet med stark horisontalverkan i djupled inom ett och samma blickfång. Uppfattningen av rummet som väl gestaltad helhet är beroende av möjligheten att urskilja dessa detaljer och materielverkan inom en sammanhållande ordning, vilket också underbyggs av att byggnaderna saknar kommersiell överexponering på fasaderna.

Stora Hamnkanalen, med sitt vida och överblickbara vattenrum och de långsträckta sammanhållna kvarteren leder blicken likt en allé ut mot älven med norra älvsstrandens karaktäristiska kranar i fonden, av stort symbolvärde för sjöfartsstaden Göteborg. Mot Stora Otterhällan vid Lilla torget stiger marken vilket ger de bakomliggande kvarteren en successiv stegring. Relationen till övriga byggnaders höjd i hamnkanalrummet avviker i realiteten men tillåts delta i den sammanhållna skalordning som visuellt dominerar byggnadsordningen. De långsmala kvarteren utmed kanalen är ett resultat av den Holländska kanalstadsplanen, en strategisk planstruktur som i detta stadsrum skulle få stor betydelse för de verk-samma handelsbolagen och bli centrum för en mer anspråksfull arkitektur inom den befästa staden. Ursprungligen kallad Stora Hamnen med en fri passage mot älven blev denna del

av kanalsystemet den absolut viktigaste med en central betydelse för handeln vid stadens två centrala torg och de många köpmannahusen utmed kanalens kajkanter – ett vattenrum som långt fram på 1900-talet fick sin prägel av alla båtmaster som avtecknade sig mot horisonten.

Bebyggelsen präglas trots sina inbördes olikheter av en sträng symmetri och horisontal linjering, som bland annat kommer till uttryck genom den förhållandevis homogena byggnadshöjden, där de långa kvarteren och fasadlängderna bekräftar denna karaktär. Den horisontala djupverkan befästs ytterligare genom en regelbunden fönstersättning och en stark takfotslinje som given arkitektonisk inordning. Miljön ger en samlad bild av stadens byggnadskultur vad gäller stilarkitektur och material, och där allt från kärvhet till mer romantiska sentiment kommer till uttryck. Den historiska mångfalden hålls samman som en läsbar helhet genom arkitekturens plasticitet med dess livgivande skuggor och dagar som sätter sin prägel på den samlade rumskaraktären.

Vi har att göra med ett profant och ståtligt stadsrum som uppvisar en koncentration av omsorgsfullt utformade byggnader uppförda i sten med ett arkitektoniskt spann som sträcker sig från 1600- och 1700-talens materialtroga robusthet till ljust putsade klassicism, 1800-talets både kärva empire och expressiva eklekticism fram till 1900-talets mer avskalade ordning. Denna organiserade enhet i mångfald, där ingen byggnadsfasad upplevs göra anspråk på självständig kontroll av kanalrummet (med visst undantag för Ostindiska Kompaniets monumentala frontning), är också det som underbygger kanalrummets påtagliga monumentalverkan i djupled – och som sådant en imponerande sinnebild över stadens historiska identitet som handels- och sjöfartsstad av strategisk betydelse för upplevelsen och förståelsen av riksintresset ”Staden innanför vallgraven”.

Det berättarinnehåll som kanalrummet omkring Kämpebron och ut mot älven återspeglar utöver stadens byggnadstradition och kanalstadsplanens övergripande karaktär är mycket aspektrikt. *Stråket utmed Södra Hamngatan mot Lilla Torget* präglas fortfarande av alla de handelshus, banker och andra finansföretag som haft sitt säte här fram till 1970-talet, och vidare mot Stora Bommen där residensstaden kommer till tydligt uttryck. *Norra Hamngatans* mittparti och vidare förbi Smedjegatan domineras av byggnader med nära anknytning till handels- och sjöfartsstaden och dess inflytelserika handelsaristokrati, där Ostindiska Kompaniets hus med sin monumentala gula tegelfasad gör oss särskilt uppmärksammade på företagets samtida samhällsställning.

Kanalen ut mot älven slutligen, med sina naturstenstunga kajsidor, de vinkelformade trappningarna ner till vattenbrynet och kanalens breddning mot Lilla Torget, är inte bara karaktärskapande för vattenrummet, utan väcker också upp pragmatiska funderingar kring kanalens näringsekonomiska trafikering i det förflutna.



1:1B Riksintressegrundens visuella läsbarhet i vyn

Som framgått i beskrivningen av det miljösammanhang som den här beskrivna vyn befinner sig i, är det frågan om ett historiskt välintegrerat och mångdimensionellt stadsrum relativt riksintressegrundens utpekade berättarinnehåll och uttryck; omfattande miljökomponenter från flera sekler fram till tidigt 1900-tal, och detta utan inslag av framträdande sentida tillskott som bryter sig ur den morfologiskt samlade miljöbildningens successivt framvuxna komposition. Såväl miljösammanhanget i vilket betraktelsepunkten befinner sig, som den avmaskade synbilden, representerar sammantaget en strategisk del av riksintressets berättarpotential, vars informationstäthet saknar motsvarighet i andra delar av riksintresset med avseende till såväl antal berättarindikationer i riksintressegrunden som tematisk bredd.

Det är också just den ovan refererade miljöegenskapen, dvs. att de olika tidsskikt och uttryck som framträder i synbilden utan undantag fångar upp olika aspekter i riksintressegrunden inom en morfologiskt sammanhållen enhet, som gör vyn läsbar som ett historiskt integrerat berättarrum utan avvikande former och funktionsteman som skulle riskera att undergräva den historiska föreställningsförmågan genom konkurrerande associationsriktningar. Den väl avvägda helheten är också det som gör synbildens olika miljöelement urskiljbara med referens till riksintressegrundens olika teman, där även en sådan viktig del som residensstadens uttryck finns representerad.

Här noteras vidare den lugna inneslutning och reliefverkan som vattnet och himlavalvet bidrar med, vilka underbygger riksintressets läsbarhet som en associationsrik och väl avgränsad helhet som berättande kulturmiljö. Orsaken till den sammanhållna synbilden är också den med något undantag förhållandevis lågmälda färgskalan, de naturliga sten- och putsmaterialen och den traditionella arkitektoniska grammatiken som skapar enhet i mångfalden, en enhet som ytterligare förstärks av att ingen enskild individ gör anspråk på rumslig överordning – och detta i samma pragmatiska Göteborgsanda som också präglar Gustaf Adolfs torg.

Synbilden från Kämpebron representerar således ett inom riksintresset ovanligt välintegrerat och informationstätt upplevelsefält som underlättar den historiskt berättande inlevelseförmågan, närmast att jämföra med den berättarpotential som det historiskt välintegrerade vallgravsstråket utmed Stora Nygatan representerar, om än med ett annorlunda berättarinnehåll. Det berättarinnehåll som synbilden från Kämpebron förmedlar med dess nära anknytning till sjöfart, handel och hamnverksamhet underbyggs också av norra älvstrandens fondmotiv med dess associationsrika kranarmar som stadsfäster stadens varvs- och hamnhistoriska identitet – visserligen en miljö som inte ingår i riksintresset, men som genom att vara nära relaterad till handels- och sjöfartsstaden underbygger upplevelsen av förgrundens historiska funktionsmotiv.

Fonden utgör således inget främmande element i synbildens historiskt berättande kontext, tvärtom; och detta genom att vara ett tydligt uttryck för den hamn- och varvsverksamheten som historiskt, om än i mindre skala, även satte sin prägel på södra älvstranden och Stora Hamnkanalens näringsekonomiska bruk långt fram i tiden.



Teckning 1870-tal GhmB: 11911



1900-talets början GhmB: 20777

De strikt ordnade byggnadsflankerna, med deras samtidigt återhållna och anspråksfullt utmejslade fasadarkitektur som återspeglar handels- och sjöfartsaristokratins ambitioner och maktställning i Göteborg, och vars arkitektoniska behärskning av vattenrummet utmed hamnkanalen även fortplantar sig ut mot älvrummet med sin påtagliga rytmik i djuperspektivet, representerar en visuellt övertygande och avläsbar berättelse i upplevelserummet som uttrycker både dignitet och pragmatisk närhet till kanalrummet som historisk innerhamn. Denna visuella djupverkan i perspektivets bebyggda konstellationer som leder blicken ut i älvrummet är starkt beroende av den avjämnade horisonten utan konkurrerande byggnadselement, annat än de intresseväckande kranarna på norra älvstranden som genom sina nära kopplingar till stadens historiska identitet snarast förstärker förgrundens tematiska innehåll utan att skapa obalans i perspektivdjupet.

I synbildens nedre förgrund uppmärksammas också Kämpebrons vackra grönmålade motiv i järn och utstuderat plastiska formgivning med alludering på den befästa staden. Tyngden i Kämpebrons kraftfullt accentuerade bildspel mellan skuggor och dagar ger oss förövrigt en arkitektonisk tematik som går igen hos alla ingående bebyggda miljöelement.



1:1C Visuell påverkan på riksintressegrundens läsbarhet och upplevelse

Påverkan utvärderas i fem klasser; ingen, marginell, måttlig, stor, mycket stor.

Det är omöjligt att undvika Karlatornets närvaro i den välintegrerade vyns samlade konstellation, och detta beroende på dess höjd, blankt ljusreflekterande beklädnad och avvikande gestalt. Svårigen kan den som rör sig i dess influensområde omkring Kämpebron sätta Karlatornet inom parentes i upplevelserummet vid avläsningen av riksintressegrundens samlade uttryck. Trots avståndet (omkring 1,5 km) tränger sig tornets gestalt på betraktaren och dennes upplevelse av den närmast liggande miljön, uppenbarligen med anspråk på att bli sedd utan att inordna sig i riksintressegrundens visuellt sammanhållna enhet.

Vid angöring från öster till tornets influensområde kring Kämpebron utmed såväl Södra som Norra hamngatan, är det frågan om en oväntad scenförändring som inte bekräftar de förväntningar som byggs upp då man rör sig utmed de två hamngatorna, tvärtom och detta på ett ingripande sätt genom att fånga uppmärksamheten, med resultatet att riksintressegrundens välintegrerade berättarinnehåll inte går att tillgodogöra sig på ett fullödigt och associationsrikt sätt i den avgränsade vyn – detta oaktat om scenförändringen bedöms som något positivt eller ej.

Sammanfattning av tornets relation till synbildens berättarpotential:

- Beträffande tornets betydande skalförskjutning, står detta i direkt konflikt med en viktig del av riksintressegrundens berättarinnehåll. Byggnadsflankernas arkitektoniska anspråk och behärskning av kanalrummet, och som speglar "handelsaristokratin" maktställning och självbild under många sekel, kommer att undermineras genom att framstå som förminskade och mindre betydelsefulla. Härmed påverkas också residensets och landstatshusets dignitet, som det tydligaste uttrycket för Göteborg som residensstad, ett berättarinnehåll som lyfts fram i riksintressegrunden.
- Tornets vertikala verkan står vidare i konflikt med synbildens påtagliga horisontella djupverkan och jämnt avrundade fond på norra älvstranden. Det gäller också den dominerande lågskaliga horisontalverkan som sätter sin starka prägel på den befästa stadens övergripande byggnadsskick, vilket också lyfts fram i riksintressegrunden. Tornets förskjutna sidoplacering relativt synbildens mittaxel, innebär en ytterligare obalans som negativt påverkar perspektivets strikta djupverkan.
- Till tornet fogas dessutom en omgivande bas med högbyggnader som ytterligare förstärker den förändrade fondens dominans i synbildens konstellation, och som i praktiken betyder att hamnkanalrummet inte bara sluts i perspektivet mot norr, utan också förmedlar en bebyggelsekontext som för tankarna till en annan stadsbildning utan relation till Hamnkanalrummets stadsbyggnadssammanhang.
- Tornets material, textur och dess skarpskurna avsaknad av plasticitet saknar anknytning till synbildens lågmälda, rustika och samtidigt sammanhållna uttrycksrikedom, vilket även inbegriper miljöns gatukaraktär med gatsten och gånghållar i bohusgranit; en egenskap som lyfts fram i riksintressegrunden.

- Gestaltningens grammatik saknar koppling till en för platsen traditionell arkitekturkod, vilken förövrigt just behärskar synbildens arkitektoniska element, vartill kommer tornets gestikulering som saknar anknytning till synbildens sammanhållna tematiske innehåll, dvs. den historiska berättartematiken (historiska funktionsinnehåll) som i riksintressegrunden bl.a. omfattar den historiska sjöfarts- och handelsverksamheten.

Tornet har en originell gestaltning som underbygger vissa associationsbanor, dock utan referenser till riksintressegrundens tematiske innehåll. Därmed saknar den associativ föreställningskraft relativt riksintressegrunden. Då det saknas anknytning till miljöns arkitekturkod, finns det inget som skulle kunna binda tornets gester och meningsinnehåll till vyns riksintressegrund. Därmed framstår tornet som ett "tillfälligt" arkitektoniskt verk i synbildens etablerade kontext.

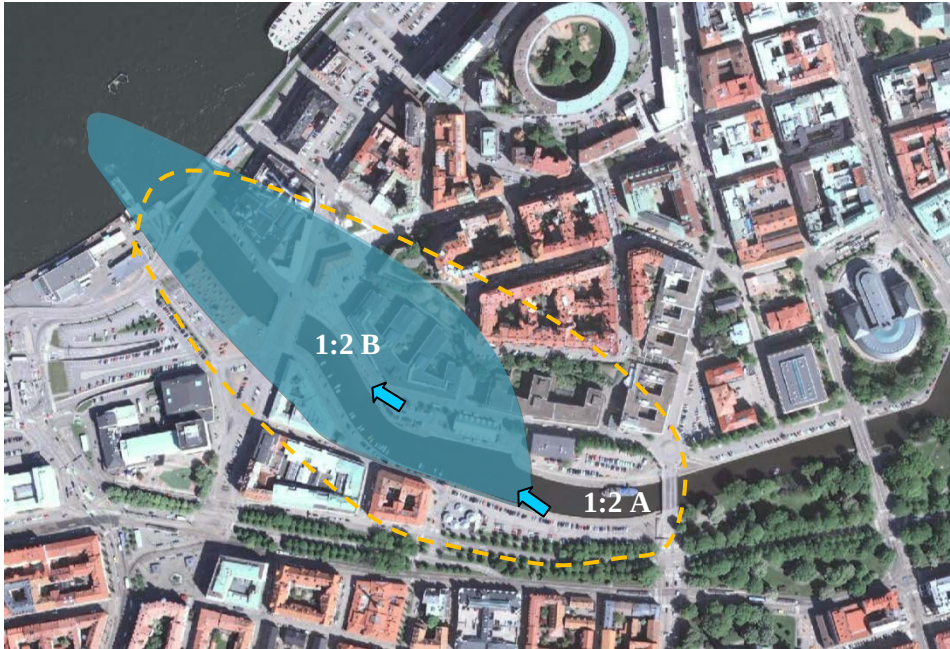
Den skarpskurna fasadmönstringen och de perfekta linjerna med sina vassa kanter utan följsamma detaljeringar i övergångar mellan de olika väggfälten, d.v.s. utan plastiskt avrundade "följsamheter" annat än dramatiserande kantlinjer som formar en vertikal strävan, innebär att det tillsammans med de ljusa blanka ytorna inte lämnas några ouppklarade "betydenheter" kvar att förundras över med referens till synbildens historiska innebörder. Därmed undergräver tornet med sin påträngande vilja att bli uppmärksammas det intuitiva "lyssnandet" till riksintressets taktila närvaro. Grundmotivet för bevarandets mening är att kunna uppleva den historiska berättelsen med alla sinnen. Tornets anti-kontextuella egenskaper innebär att dess gestalt skär upp en "lucka" i så väl riksintressegrundens faktiska bildmotiv som det sinnliga tillägnandet av dess historiska berättarpotential.

Varför det står där och vad det vill säga i sitt historiska sammanhang är oklart, och därför förbryllande, om man så vill utmanande. Oaktat de förtecken man vill sätta framför detta slag av känslorelaterade gensvar som tornet och dess omgivande högvolymer kan framkalla hos betraktaren, så torde deras visuella energiinnehåll bli så genomträngande att synbildens riksintressegrunder blir mycket svårare att ta till sig som en välintegrerad visuell helhet på ett eftertänksamt och inlevelsefullt sätt. Det blir helt enkelt en obalans i upplevelserummet som kan liknas vid en hissnande känsla.

Graden av påverkan på riksintressegrundens läsbarhet

Den visuella förändringen vid Hamnkanalen bedöms leda till mycket stor påverkan på aktuella delar av riksintressets grunder, mot bakgrund av de centrala karaktärsdragen och den strategiskt viktiga vyn där stort antal utpekade karaktärsdrag kan upplevas.





Riksintressegrunden

- M2-4
- M9
- G1-2
- G4
- R15
- R17-9
- O22-3
- O25
- T31
- T34
- L36-8
- L43

Sammanställningen av riksintressegrundens olika identifikationskoder för miljösammanhanget kring Rosenlund visar det avgränsade områdets centrala betydelse för förståelse av de aspekter inom riksintressegrundens tema *1600- och 1700-talens fästningsstad* som avser befästningslämningarna (G1-2,4) samt det tidiga *1800-talets stadsnydning* (R15,17-9), vilket inte kommer till lika tydligt uttryck utmed Stora Hamnkanalen. Härmed kompletterar och förstärker Rosenlundsområdet med sina befästningslämningar och stadsnydning de valda miljöernas samlade representativitet för *Staden inom vallgraven med parkbältets riksintressegrund* som helhet.

Givetvis bör också temat *Hamn- sjöfarts- och handelsstaden* (O22-3, 25) påtalas där Stora Hamnkanalen kompletterades med Rosenlunds kanalens näringsekonomiskt motiverade hamnutvidgning, bl.a. för den lokala handeln med salutorg, vilket under senare delen av 1800-talet utvecklades med en saluhall.

1:2 Rosenlund

För att fånga upp Karlatornets samlade påverkan i Rosenlunds miljö har två synbilder valts ut som tillsammans ger en mer fullödig bedömningsgrund med hänsyn till såväl miljöns samlade riksintressegrund som Karlatornets olika exponeringsgrader, en riksintressegrund som successivt framträder när man rör sig från Rosenlundsbron vidare ut mot älven. Det miljösammanhang i vilket betraktelsepunkterna i Rosenlund befinner sig representerar det inom riksintresset tydligaste uttrycket för 1800-talets stadsnydning utmed vallgravens insida med avseende till stadens näringsekonomiska utveckling. Miljön inbegriper också stadens enda tydligt exponerade minnen efter den befästa stadens ursprungliga muromgärdning, där bastionsmurarnas exponering i stadsrummet har minst lika stor betydelse för den fortifikatoriska berättelsen om Göteborg som vallgraven öster ut.

1:2 A Miljösammanhangets karaktär och berättarinnehåll

I samband med befästningarnas rasering under 1800-talets första hälft rätades vallgravens sydvästra del ut och breddades till en inre farled i syfte att fungera som en inre hamn för den växande varuhandeln och de nya industriföretag som skulle komma att etablerade sig utmed vallgravens sydvästra insida decennierna omkring 1800-talets mitt. Under 1800-talets senare hälft förlängdes kanalen vidare österut mot Sahlgrenska sjukhuset. Då tillkom också Rosenlundsbron som uppfördes 1883, en svängbro som ingick i stadens utbyggnad söderut.

Till stadens traditionella handelsnäring kom nu nya lönsamma verksamheter som textilfabrikation och mekaniska verkstäder. 1841 uppfördes Göteborgs Mekaniska verkstad sydväst om Stora Bommen, för att 1845 följas av Göteborgs gasverk i det utfyllda markområdet där Rosenlunds kanalen möter Göta älv, varefter Rosenlunds spinneri i tre våningar följde 1847 bara ett stenkast längre in i kanalrummet – verksamheter som successivt byggdes ut för att slutligen dominera stadsområdet mellan de gamla befästningsklipporna och vattnet. I västra delen av Rosenlunds kanalen uppfördes 1858 "Ångköket", där det serverades billig mat till "mindre bemedlade", d.v.s. en slags fattigvårdsverksamhet som kom att bli nära granne med Fiskekyrkan som uppfördes 1874. Här finner vi industri och verkstäder, fattigvård, basarer och fiskehandel tät inpå varandra, en stadsmiljö av 1800-talssnitt med ihopträngda funktioner fullt av liv.

När vi idag närmar oss Rosenlund och Lilla Otterhällan från söder, är det Arsenalen i sitt höjdläge som först drar till sig vår uppmärksamhet för att också falla in i den omedelbara rumsupplevelsen, och detta i nära samspel med bastionen Carolus XI Rex och de två andra bastionerna utmed Kungshöjds bergskrän. Tillsammans med den visuella samläsningen av Arsenalens tornmotiv, Fiskekyrkans lekfulla vertikalitet, de uppstickande skorstenarna från Rosenlundsverket samt Frilagerhusets robusta tjugotalsskandinavism, har vi här på ett bräde en bred berättelse med direkta associationer till områdets såväl fortifikatoriska som kommu-

naltekniska och näringsekonomiska förflutna – en samläsning som möjliggörs av det vida kanalrummet. Tätt inpå och nedanför det fortifikatoriskt förflutna uppe på bergskrönet tecknar sig i stadsrummet minnesbilder av Göteborgs industriell och kommersiella metamorfos under 1800-talet, och då talande som ett hopträngt stråk mellan de befästa bergsmassiven och Rosenlundskanalen. Och allt detta i skarp kontrast mot bostadsbebyggelsen utmed den motstående Pustervikskajen, som präglas av ett mer sammanhållet lugn med kvarteret Kaponnierens vackert modellerade bostadsbyggnader från 1870-talet som mer för tankarna till Avenyn – i sig något som ytterligare förstärker kanalrummets månbottnade berättarinnehåll. Vidare längs med kanalen syns kvarteret Röda Bryggan vars byggnader bekräftar 1860-talets bebyggelseskala. Det enkla formspråket stärks av det gula Göteborgsteglets som utgör ett karaktäriserande inslag i miljön. Brogatan 2 utgör en historisk referens till efterkommande byggnadsverk.



Med referens till riksintressegrunden kan följande miljökomponenter lokaliseras:

- De bevarade bastionsmurarna, tydligt exponerade i stadsrummet, och som berättar om ett fortifikatoriskt förflutet som även understöds av Arsenalens associativa påminnelse. Inte att förglömma det som ligger gömt under mark efter befästningslämningarna.
- Kajanläggningarna med sina vackra naturstensmurar, trappor, stensättningar, pollare och kedjor som tillsammans med Rosenlundsbron vidmakthåller minnet av den tid då seglatser av olika slag anträdde staden för lossning av sin efterfrågade last.

- Till denna näringsekonomiska berättelse ansluter sig givetvis också Feskekyrkan och resterna efter Rosenlunds spinneri på Esperantoplatsen samt Frilagerhuset på kanalens södra kaj sida.
- Göteborgs karaktäristiska gula tegelfasader, vilka finns representerade i Feskekyrkan och resterna efter Rosenlunds spinneri, vartill kommer Brogatan 2 på Pustervikssidan.
- Rosenlundsverkens höga skorstenar, om än moderna skapelser likväl påminnande om stadens kommunaltekniska ambitioner i början av stadens industrialisering då stadens första gasverk uppfördes på denna plats.



1:2 B Riksintressegrundens visuella läsbarhet i vyn

De avgränsade vyer som valts för en närmare utvärdering av Karlatornets påverkan på Rosenlunds riksintressegrunder har en viktig begränsning, och det är att bastionerna utmed Kungshöjds krön inte finns exponerade i de två vyerna, men som ingår i den samlade upplevelse som byggs upp då man rör sig utmed Rosenlundsgatan. Utöver de två östra bastionsspetsarna med sina tillhörande bergsformationer och träkronor som exponeras i de luckor som lämnats mellan de under 70-talet uppförda moderna kontorsbyggnaderna, framträder vidare på ett mer påtagligt sätt Carolus XI Rex bastionens mäktiga murverk mot Esperantoplatsten. I vyerna finns dessutom denna minnesbildning med referens till *1600- och 1700-talens fästningsstad* indirekt representerad med Arsenalens intrycksfulla tornmotiv.

Byggnaderna och anläggningarna, vars varierande taksiluetter (och skorstenar) framträder i de två vyerna på ett effektfullt sätt mot himlavalvet, tecknar en mycket brokig bebyggelsemiljö med tydligt avläsbara gestalter som berättar olika historier om *Det tidiga 1800-talets stadsnydaning*. Ut mot älven framträder också varvmiljön och dess kranar på Hisingssidan, vilket utan att ingå i riksintresset bildar en naturlig fond som förstärker upplevelsen av riksintressegrundens utpekade berättarlinje vid Rosenlund – som just omfattar temat *Hamn-, Sjöfarts- och handelsstaden*. Beträffande berättartemat med direkt koppling till stadens fortifikatoriska förflutna, finns även det visuellt närvarande i vyn på ett indirekt sätt med Arsenalens historiserande minnesbildning uppe på försvarsklippans krön, och det som ett verkningsfullt ikoniskt tornmotiv med alludering på den befästa staden och det s.k. ”Artillerietablisementet” som där uppfördes på 1850-talet.

Den dramatiskt varierande topografin, de olika byggnadstyperna från olika historiska epoker och de olika funktioner som dessa gestalter återspeglar ger tillsammans ett disparat intryck där olika funktioner och kynnen tränger sig på varandra sida vid sida, mer med hänsyn till pragmatiska överväganden än i enlighet med en samlande gestaltsidé. Och mitt i denna hårdkokta urbanitet med dess historiskt flerskiktade berättarlinje flyter Rosenlundskanalen med sitt funktionellt motiverade breda vattenstråk, som gestalt och naturelement en lugn och tydlig kontrast mot den historiska metamorfos den själv bidragit till att frambringa under drygt ett och ett halvt sekel.

I vyn från Pustervikskajen observeras bebyggelsens klättrande effekt upp mot Kungshöjd, vilket visuellt återspeglar det bakomliggande bergsmassivets stigning upp mot Kungshöjds krön. Samläsningen av Fiskekyrkans och Arsenalens associationsrika uttryck bildar här en ovanligt illustrativ berättarkonstellation, där synbilden ger direkta kopplingar till olika delar i riksintressegrunden på ett anslående sätt p.g.a. det ikoniska bildspråkets tydliga associationsriktningar – och detta ytterligare underbyggt av deras olika höjddimensioner.

Samtidig distraheras denna konstellation av f.d. Kungliga Byggnadsstyrelsens hus från

1973, som med sitt brungula plåtmontage i form av schablonmässigt inklädda fönsterbröstningar lägger sig mellan som en åtskiljande årsring som mer berättar om efterkrigstidens saneringspolitik till förmån för storskaliga cityfunktioner – en slags modernistisk minimalism utan tillstymmelse till arkitektonisk inordning i stadsbyggnadssammanhanget, och som inneburit att det plastiskt uttrycksrika fått konkurrens av en stum plåtinklädnad som saknar avläsbarhet annat än att det är frågan om ett rationellt klimatskydd för någon verksamhet vilken som helst.

Längre fram utmed Rosenlundsgatan framträder å andra sidan 70-talet med ett annorlunda kynn, där Rosenlundshuset vita marmorbeklädda fasad med dess repetitiva lugn uppvisar en överraskande kontextualitet, och som mot alla odds lyckas bekräfta Carolus XI Rex´ mäktiga murverkan – och då utan att distrahera upplevelsen av vare sig Arsenalens uppstickande tornprydnader uppe på Lilla Otterhällan eller Fiskekyrkan på andra sidan gatan som här ligger utanför synbilden. Från denna betraktelsepunkt uppträder en mycket livfull och sammansatt vy med mer påtaglig horisontalverkan i perspektivet med varvsbebyggelsens kranar och Rambergets siluett i fonden. Kanske utgör detta en av de mest komprimerade visuella berättelserna om stadens näringsekonomiska utveckling från 1800-talets mitt fram till idag, och där resterna efter Rosenlundsspinneriets gula tegelfasad och kraftvärmeverkets skorstenar tillsammans med Brogatan 2 och Frilagrets byggnad på andra sidan kanalen utgör en garant för att associativt kunna kvarhålla en viss föreställning om Rosenlunds ursprungliga anlete.



1901 GhmB:12734[1]



Vykort från öster GMA:7449-105[1]

Under 1800-talets senare hälft och en bra bit under 1900-talet var Rosenlund en lite hårdkokt och livlig miljö med enkla tegel- och putsfasader, en om man så vill organisk pragmatism med olika verksamheter hårt sammanpressade mellan bergsmassivet och kanalen. Denna pragmatism återspeglas fortfarande i den disparata bebyggelsemiljön, och detta trots 70-talets storskaliga kontorskomplex som snarast förstärker dess tvetydiga miljökaraktär.







1:2 C Visuell påverkan på riksintressegrundens läsbarhet och upplevelse

Påverkan utvärderas i fem klasser; ingen, marginell, måttlig, stor, mycket stor.

Vid angöring av Rosenlundsområdet från öster och vidare fram mot Esperantoplatsen exponeras Karlatornet successivt, för att först i höjd med Rosenlundshuset framträda i sin helhet på andra sidan älvrummet. Härigenom skapas en successiv tillägnelse av det som först framträder som en föraning ovanför Rosenlundshuset utan avgjord gestalt och placering i stadsrummet. Om man så vill ett drama som börjar med synbilden från Pustervikskajen, där tornets krönande motiv framträder i ett rytmiserat och stigande sammanhang, med kraftvärmeverkets två skorstenar och som avslutas med Arsenalens krenelerade hörntorn uppe på Kungshöjd. I detta visuella sammanhang vid Rosenlund får Karlatornet plötsligt en motivmässig referens som böjer av associationsfältet i riktning mot riksintressegrundens fortifikationshistoriska berättarinnehåll, samtidigt som dess annorlunda grammatik och skarpskurna linjeföring skapar osäkerhet om den representerar något annat än en geometrisk form i stadsrummet som vill dra till sig uppmärksamhet.

Vid den främre betraktelsepunkten i höjd med Rosenlundshuset, framträder tornet närmare och i hela sin höjd med de kringliggande höghusens väldiga skala kring dess fot. Då är det ett nytt morfologiskt sammanhang som präglas av ett verkande djupperspektiv ut mot älvrummet, varvid associationsfältet blir mer tvetydigt och tornets närvaro tränger sig in i riksintressemiljön på ett mer uppfordrande sätt. Fortfarande gör sig en rytmiserad verkan gällande i sammanhang med värmeverkets skorstenar, men nu utan att bekräftas av kanalens omgivande byggnadsvolymer som istället tecknar lågskaliga flanker med horisontalverkan samt (med undantag för Rosenlundshuset) en påtaglig materialverkan i varma färgnyanser. Om Karlatornet i detta sammanhang på sin höjd har en morfologisk koppling till värmeverkets skorstenar, så skapar det å andra sidan genom sitt tydliga anspråk på uppmärksamhet en distraktion i uppmärksamhetsfältet som gör att berättelsen om Rosenlunds industrihistoriska metamorfos kommer i bakgrunden.

Sammanfattning av tornets relation till synbildernas berättarpotential:

- Tornets kraftiga skalförskjutning, som i synbilden från Pustervikskajen ger sig till känna som något uppstickande ovanför Rosenlundshuset och skapar en förminskande effekt på såväl Rosenlundsbebyggelsen som den i fonden framförliggande varvsanläggningen med dess kransiluett, särskilt då tornet framträder i hela sin resning i synbilden från Rosenlundshuset.
- Tornets omkringliggande storskaliga kransbebyggelse skapar i sig en bebyggelsekontext som för tankarna till en annan stadsbildning utan relation till Rosenlund.
- Tornets material, textur och skarpskurna avsaknad av plasticitet saknar anknytning till riksintressegrundens lågmälda och rustika uttrycksrikedom med avseende på såväl byggnaderna som kajsidornas murverk och gatstenar i bohustranit, en materialtyp som

lyfts fram i riksintressegrundens. Å andra sidan konstateras att tornet ur denna aspekt har en viss anknytning till värmeverkets plåtbeklädda byggnadskroppar och skorstenar.

- Gestaltningens grammatik saknar koppling till den traditionella arkitekturkod som dominerar synbildens arkitektoniska element, men uppvisar samtidigt anknytningspunkter till värmeverkets skorstenar som vidareför en del av riksintressegrundens vid Rosenlund i mer modern skepnad.
- Även om tornets gestikulering med sitt krönande uttryck i vissa positioner också kan ge vissa associativa kopplingar till Arsenalens krenelerade tornmotiv i synbilden från Rosenlundsbron, så förloras denna referensunderbyggnad då tornet framträder i hela sin resning vid betraktelsepunkten utmed Rosenlundshuset.

Den dramatiskt varierande topografin, de olika byggnadstyperna från olika historiska epoker och de olika funktioner som dessa gestalter återspeglar ger tillsammans ett disparat intryck där olika berättelseinnehåll och kynnerna tränger sig på varandra sida vid sida, mer med hänsyn till pragmatiska överväganden än i enlighet med en samlande gestaltningsidé – vilket också för vidare Rosenlunds historiska berättelse om *Det tidiga 1800-talets stadsnydaning* och *Hamn-, sjöfarts- och handelsstaden*. Upplevelsen av relevanta riksintresser vid Rosenlund blir påverkad av tornets skalmässiga förminskning av rumsbildningens berättarinnehåll, men inte på ett sätt som riskerar att undergräva möjligheten att tillgodogöra sig riksintressegrundens läsbarhet som en sinnlig begivenhet.

Graden av påverkan på riksintressegrundens läsbarhet

Den visuella förändringen vid Rosenlund bedöms leda till måttlig påverkan på aktuella delar av riksintressets grunder, mot bakgrund av det delvisa samspelet med miljöns disparata karaktär.







2 Lindholmen

Riksintresse O 2:3 – urval av representativt miljösammanhang.

Den utvalda kulturmiljöns riksintressegrunder

Sammantaget kan det konstateras att riksintressegrunden företrädesvis inbegriper de speciella byggnadsskick som utvecklats inom Lindholmen. Slottsbergets tidiga arbetarbostäder från 1850-talet representerar det byggnadsskick som de skeppsbyggarkunniga tog med sig från de Bohusläns kustsamhällena. Här präglas bebyggelsestrukturen av fritt liggande stugor i oregelbundna klungor ner mot vattnet, mer eller mindre oplanerat efter terrängens beskaffenhet. Under 1870-90-talen tillkommer på Skaddebergets platå och på Slottsbergets hjässa de för Lindholmen karaktäristiska ”4-mannahusen” och ”8-mammanahusen” i 2-3 våningar, flertalet uppförda av varvsarbetarna själva genom lagarbete, alltjämnt fritt liggande men ordnade i strikta rader inom större avlånga kvarter. De regelbundet ordnade byggnaderna utmed gatustråken på Skaddebergets platå gav tillsammans med entréerna på gårdssidan bebyggelsemiljön ett mer förstadmässigt utseende. Den förstadmässiga karaktären kom att ytterligare förstärkas de första decennierna av 1900-talet då bebyggelsen kompletterades med landshövdingehus, varav några som förhöjda varianter av detta typiskt göteborgska byggnadsskick med sockelvåningar av sten i 11/2 - 2 våningar. Även Aftonstjärnan, arbetarnas egna Folkets Hus som uppfördes 1902 har delvis en förhöjd sockelvåning. Till riksintresset hör också torrdockan mot älven, ursprungligen insprängd 1875, samt andra varvslämningar.

De olika byggnadsskick som tillsammans sätter sin prägel på kulturmiljön i riksintresseområdet representerar således flera tidslager som ligger fördelade inom olika delar av området, tätt sammanbundna ut med vissa gaturum och läsbara i ett och samma blickfång som tillsammans skapar en unik Lindholmsk karaktär. Vad som här särskilt bör noteras, är att även det mer oregelbundna planmönster som präglar Slottsberget finns representerat på Lindholmen i direkt anslutning till de strikt ordnade kvarteren och landshövdingehus representerat av Aftonstjärnan, och detta karaktäristiskt nog i den mer kuperade terrängen utmed Plåtslagaregatan i områdets nordöstra del, vari även inbegrips staketomgärdade trädgårdar mot gaturummet.

Plåtslagaregatan mellan Arbetaregatan och Gjutaregatan ger en ovanligt sammansatt miljöupplevelse av de för Lindholmen karaktäristiska byggnadsskick på Lindholmen, en förstadspräglad miljö som med hänsyn till den samlade riksintressegrunden är det mest informationstäta miljöavsnittet. Alla de 4 i riksintressegrundens angivna motiven samt hela 10 av de 11 identifierade uttrycken avseende det dominerande temat *byggnadsskick* finns här läsbara i ett och samma upplevelserum. Detta torde ge ett väl grundat kulturmiljöunderlag för att bedöma planförslagets visuella påverkan på riksintressegrundens samlade läsbarhet med avseende till förståelsen och upplevelsen av Lindholmens särartade byggnadsskick. Det är också utmed detta gaturum över kullen i riktning mot Gjutaregatan som Karlatornet har en av sina mest påtagliga exponeringar på Lindholmen. De två varvshistoriska uttrycken finns däremot inte representerade i detta kulturmiljöavsnitt.

Upplägg

Beskrivningen omfattar ett kulturmiljösammanhang med tillhörande två vyer för utvärdering av planförslagets visuella inverkan på läsbarheten och upplevelsen av Plåtslagaregatan berättarpotential enlighet nedan.

Utvärderat miljösammanhang / vyer

PL Plåtslagaregatan mellan Arbetaregatan och Gjutaregatan

Bonnabacken

Korsningen vid Släggaregatan

Ej utvärderade *miljösammanhang / vyer*

LT Lindholmstorget

Framställningen inleds med en kulturmiljökaraktärisering som inbegriper miljöns berättarinnehåll med referens till riksintressegrundens identifikationer, åtföljd av en närmare analys av riksintressegrundens visuella egenskaper och läsbarhet inom den avgränsade vyn. Med grund i den föregående identifieringen av miljöns berättarpotential som morfologiska och visuella uttryck, analyseras och utvärderas slutligen planförslagets grad av påverkan på riksintressegrundens läsbarhet och upplevelseinnehåll.

Identifierade riksintressegrunder i Riksintressebeskrivningen O 2:3 Lindholmen. Kodningen är utförd i den ordning som beskrivningsinnehållet framställs.

M	MOTIVERING	PL	LT
M1	Bostadsområde för arbetarna vid Lindholmens varv ...	X	X
M2	... varvsarbetarnas levnadsförhållanden under 1800-talets senare del, ...	X	X
M3	... självbyggeri i de bohuslänska fiskelägenas tradition ...	X	X
M4	... men också bebyggelse efter mer planmässig stadskaraktär ...	X	X
Summa		4	4

	UTTRYCK FÖR RIKSINTRESSET		
O	Varvshistoriskt	PL	
O1	Torrdockan mot älven ...		
O2	... och andra lämningar av varvsmiljön		
Summa		0	0

T	Byggnadsskick	PL	
T1	Slottsbergets bebyggelse ...		
T2	... tagit med sig byggnadsskicket i de bohuslänska kustsamhällena ...	X	X
T3	... också mer planmässigt på bergets någorlunda jämna hjässor.	X	X
T4	... lägre inlandsplatån med större, avlånga kvarter	X	X
T5	... av fritt liggande trähus i 2-3 våningar av olika varianter (o.1885-90), ...	X	X
T6	... blandade med landshövdingehus (o.1900-20).	X	
T7	Planmönstret	X	X
T8	... bebyggelsens karaktär	X	X
T9	... De verandaliknande förstugorna mot gården ...		
T10	... och staketinlämnade planteringar mot gatan.	X	
T11	"Aftonstjärnan", ...	X	
Summa		9	6



2:1 Plåtslagaregatan

Det miljösammanhang i vilket betraktelsepunkterna utmed Plåtslagaregatan befinner sig utgör en av riksintressets mest informationstäta och upplevelserika kulturmiljöer, vilket framgår av den redovisade matrisen över riksintressegrundens identifikationer inom det aktuella riksintresseområdet avseende det dominerande temat *byggnadsskick*. Miljöutsnittet som avgränsats för närmare karaktärisering utmed Plåtslagaregatan karaktäriseras av upplevelserika scenförändringar inom ett sammanhållet tema när man rör sig från betraktelsepunkten i Bonnabackens öppna platsbildningen och vidare upp mot krönet där Släggaregatan angör från sidan i sned vinkel. Här vänder också Plåtslagaregatan lutning neråt med ett trängre gaturum som riktar blicken mot Aftonstjärnan och den gröna fond som sluter gatuperspektivet vid Gjutaregatan. Rörelsen utmed detta korta gatavsnitt frilägger riksintressegrunden på ett minst sagt omfångsrikt sätt utan motsvarighet på andra platser inom riksintresset Lindholmen. De två betraktelsepunkter som valts, dels vid angöringen av Bonnabacken och dels vid Släggaregatan's snedvinklade möte med Plåtslagaregatan på krönet, fångar tillsammans upp denna osedvanligt upplevelserika kulturmiljö på ett fullödigt sätt som säkerställer en representativ utvärdering av Karlatornets påverkan på riksintressegrundens samlade läsbarhet avseende Lindholmens byggnadsskick.

2:1A Miljösammanhangets karaktär och berättarinnehåll

I det miljösammanhang som de båda betraktelsepunkterna befinner sig i har inräknats alla anslutande fastigheter utmed Plåtslagaregatan samt de fastigheter som angör mot "Bonnabacken", respektive ett stycke in på de anslutande gaturummen Arbetaregatan och Släggaregatan. Utmärkande för detta kulturmiljösammanhang är de mångformiga rumsbildningarna, som är ett resultat av det snedvinklade mötet mellan olika såväl planstrukturer som byggnadsskick i den kuperade terrängen. Särskilt noteras betydelsen av den mot gaturummet snedställda tvåvåningsbyggnaden i backen upp mot Släggaregatan, vars ena gavelhorn sticker fram i korsningen vid Släggaregatan, vilket innebär att dess gårdssida med de utanpåliggande trapphusen i två plan och lummiga gårdsplan exponeras utmed Plåtslagaregatan. Härmed skapas också en spänning i bebyggelsemiljön som tillför en friare och lantlig karaktär, liksom inskjuten i de förövrigt mer strama och följsamma bebyggelseuppställningarna utmed Släggaregatan och Plåtslagaregatan's nordvästra sida, vilket förövrigt även gäller den byggnad som ligger inbäddad i lummig grönska på norra sidan om Bonnabackens öppna rum.

Blandningen mellan det lantliga och förstadsmässiga kommer tydligt till uttryck kring Släggaregatan och de variationsrika utblickar som här erbjuds åt olika håll, i mycket beroende på de olika planstrukturer och byggnadstyper från olika epoker i Lindholmens utveckling som här möts. Den småskaliga variationsrikedomen förstärks av de individuellt något olika byggnaderna vad gäller såväl volymerna som de arkitektoniska artikuleringarna, inklusive blandningen av sadel- och mansardtak och de gröna mellanrummen med staketinhägnade planteringar. Sammantaget tecknas utmed Plåtslagaregatan en vild-

Riksintressegrunden

- M1-2,4
- T1-8
- T10-11

Sammanställningen av riksintressegrundens olika identifikationskoder för miljösammanhanget utmed Plåtslagaregatan visar tydligt det avgränsade områdets centrala betydelse för förståelse av hela riksintresset Lindholmen med avseende till det dominerande temat *Byggnadsskick*.

Här kommer riksintressebeskrivningens tematiska utpekande av *byggnadsskicket* (T1-8,10-11) till uttryck på ett övertygande och innehållsrikt sätt.

vuxen och småskalig arbetarmiljö som ger ett ålderdomligt intryck med en osedvanligt övertygande integritet som historiskt associativ bebyggelsemiljö, trots förekomsten av en sentida nybyggnation utmed Plåtslagaregatan norra sida, och detta beroende på att den inordnar sig i det lokala byggnadsskickets traditionella tema på ett eftertänksamt sätt.

Vid Släggaregatan noteras särskilt en antydning till ytterligare platsbildning, vilket är ett resultat av det vidgade gaturum som Släggaregatan sneda angöring mot Plåtslagaregatan skapar tillsammans med tvåvåningsbyggnadens förskjutna gavelställning, en byggnadsorientering som återigen skapar en generös inåtvinklad öppning av gaturummet mot Släggaregatan med frikostig exponering av trädgården. Även utmed Släggaregatan norra sida noteras de inhägnade planteringarna, vars frodiga grönska hänger ut i gaturummet över spjälstaket och vidare runt den främre byggnadsgaveln ner mot Aftonstjärnan som mer stadsmässigt sluter fastigheten mot gaturummet.

Den påtagliga enhet i mångfald som präglar miljösammanhanget, möjliggörs genom att det individuella kommer till uttryck inom ramen för ett antal sammanhållande teman, och som i detta fall utgörs av såväl den traditionella grammatiken och skalan som det gemensamma materialvalet och enhetliga färgskalan med varma nyanser från vitt till gult. Vidare bör särskilt nämnas den hantverksmässiga detaljeringen av snickerierna, inklusive de olika byggnadselementens sammanfogningar med tillhörande dekorelement kring fönster och utmed takfötterna, vilket i sig utgör en kvalitet som berättar om den omsorg varvsarbetarna lade ner på att inom ramen för små omständigheter åt sig ordna en vacker hemmiljö.

Den småskaliga och variationsrika miljö som breder ut sig utmed Plåtslagaregatan är ett resultat av ett rumsligt möte mellan olika bebyggelsehistorisk epoker, där den snedställda byggnaden vid Plåtslagaregatan krön och området norr om Plåtslagaregatan med Bonnabacken representerar den tidiga epoken i arbetarsamhällets tillkomst, vilken präglades av ett äldre oreglerat bebyggelsemönster liknande det som bredde ut sig på Slottsberget ner mot vattnet med början under 1870-talet.

Lindholmens bebyggande i mer samlad form tog sin början kring Bonnabacken under 1860-talet, för att följas av ett omfattande bostadsbyggande under 1870- och 80-talen på "Skaddebergets" platå utmed de avlånga och mer strikt ordnade kvarteren, vanligtvis i form av självbygge där varvsarbetarna gick samman i ett slags "kompanjonbygge" med de karaktäristiska "4- och 8-mannahusen". Det är just i skarven utmed Plåtslagaregatan som dessa byggnadsepoker möts, ett historiskt flerskiktat miljösammanhang som lämpligt nog dessutom inbegriper ett exempel på den senare epokens landshövdingehus, intressant nog också detta genom en kollektiv ansträngning av varvsarbetarna för att åt sig själv uppföra ett folkets hus, Aftonstjärnan med dess fantasifulla hörnmotiv som kröns av en tornspira.



2:1B Riksintressegrundens visuella läsbarhet i vyerna

Lindholmens bebyggelse på en höjd är avskärmd från omgivningen och utgör på så sätt ett eget upplevelserum. De kulturhistoriskt välintegrerade synbilder som framträder i de två vyerna, avmaskade från intryck från det omgivande moderna samhällets arkitektoniska uttryck, representerar en väl sammanhållen sekvensordning där riksintressegrundens hela spektra avseende det för Lindholmen specifika byggnadsskicken successivt visar fram sig på ett både upplevelserikt och överraskande sätt. Detta successiva tillgängliggörande av riksintressegrundens representerar i första hand ett sinnligt evenemang med starkt suggererande verkan genom sitt kumulativa förlopp, där de förväntningar som byggs upp och bärs vidare då man rör sig utmed Plåtslagaregatan upp mot dess krön inte bara infrias, utan också utvidgas med nya stimulerande intryck vid Släggaregatan.

Miljösammanhangets historiskt välintegrerade scenografi, vars trovärdighet som historisk berättelse morfologiskt underbyggs ända ner på detaljnivå, är också det som hos besökaren skapar ett närmast illusoriskt tillstånd med tidsförskjutningar i den rumsliga upplevelsens föreställningsinnehåll. Det representerar riksintressegrundens läsbarhet som en autentiskt sinnlig begivenhet med dess historiskt utvidgande associationsbanor som inte kan ersättas av det skrivna ordet. Vi har helt enkelt framför oss ett slags tidsutsnitt, en levande bild som gör det lättare att komma riksintressegrundens berättelser närmare in på livet. Tittar vi närmare på de olika element och rumsliga egenskaper som framträder i vyerna, är riksintressegrundens olika identifikationer tydligt avläsbara som en samlad berättelse om de olika byggnadsskick som sätter sin prägel på Lindholmen och varvsarbetarnas levnadsförhållanden under 1800-talets senare del och en bra bit in på 1900-talet.

I vyn från Bonnabacken upp mot Plåtslagaregatan ser vi tre hus som vänder sig i olika vinklar mot oss, vilka tillsammans skapar en tydligt avläsbar variation i deras inbördes konstellation som återspeglar ett äldre oreglerat planmönster där byggnaderna lokaliserats och orienterats mer med hänsyn till topografins förutsättningar än en överordnad planidé. Härmed avslöjar också byggnaderna sina individualiteter med inbördes olikheter med avseende till form och uttryck, och detta på ett harmoniskt sätt genom den likställda skalan och den traditionella grammatik inom vilken olikheterna framträder. Denna synbildens övertygande återspeglings av ett äldre oreglerat planmönster med sammanhållna olikheter inom ett traditionellt byggnadsskick, ger tillsammans med de lummiga gårdarna och tillhörande enkla och vackra hägnader med relativt låga spjälstaket mot gaturummet, en upplevelse av lantlighet – som om det skulle kunna vara frågan om en bygemenskap med boplatser för olika lantbrukarfamiljer. Så är nu inte fallet, men detta utgör likväl som form betraktad en traderad byggnadstradition med agrart ursprung som också berättar om vilka det var som här slog sig ner under 1800-talets senare hälft.

På vägen upp mot Släggaregatan kommer byggnaderna närmare med alla sina finskurna detaljer, vilket också gäller det fint stensatta gårdsutrymmet framför den snedställda 8-

mannabyggnaden med sina ålderdomligt utanpåliggande trapphus och uthusbyggnader som ramar in miljön till en liten oas. Precis innan angöringen av den övre betraktelsepunkten vid Släggaregatan trängs gaturummet ihop av den snedställda gaveln som en lockande gränd att gå in i. Väl framme vid Släggaregatan framträder dess strikta uppställda gaturum snett från sidan, vilket upplevs i sammanhang med Plåtslagaregatan perspektiv ner mot Aftonstjärnan, vars mer stadsmässiga byggnadsskick och gracilt lite orientalistisk formade tornhuv fångar blicken som ett nytt och lockande motiv.

Framme vid Släggaregatan exponeras en yngre striktare planstruktur som redan vid Bonnabacken gör sig påmind i korsningen mot Arbetaregatan, men knappast med samma intimitet och autenticitet med avseende på de välbevarade byggnaderna. Upp mot Släggaregatan kommer vi också närmare in på det som ligger i den rumsligt lilla skalan, där de finstilla texturenas schatteringar med sina skuggor och dagrar framträder, likaväl som den hantverksmässiga detaljeringen vid formgivningen av de variationsrika snickerierna, i sig en återspeglings av den omsorg och hantverksmässighet som varvsarbetarna lade sig vinn om för att forma sig ett mänskligt livsrum. Detta utgör en väsentlig del av riksintressegrundens läsbarhet, dvs. där man kan ana den mänskliga handen i byggnadsskicket, och inte bara den yttre formgivningens grammatik och enskilda element.

Här vid Släggaregatan, där bebyggelsemiljöns historiskt associerade förväntningar byggts upp kumulativt vid angöring från Bonnabacken, har stämningens innehålls intensitet stegrats genom nya både bekräftande och inspirerande intryck som underbygger besökarens förmåga att föreställa sig och komma närmare in på livet den välbevarade byggnadsmiljöns implicita berättelser om de levnadsförhållanden som präglade varvsarbetarfamiljernas liv – närheten mellan grannar och behovet av grönska och vackert ordnade uterum för gemenskap och avslappning med vackra planteringar enkom för att fröjda sinnet och hur den gemensamma samlingslokalen etablerades i ett hörn där gator möts.

Sammantaget som en rumslig sekvens från Bonnabacken ner till Aftonstjärnan, visar sig riksintressegrundens olika aspekter fram som ett övertygande historiskt berättande evenemang, och detta med kumulativ verkan där de förväntningar och associationer som väcks upp vid betraktandet från Bonnabacken nerifrån Arbetaregatan successivt fylls på med nya inspirerande uttryck, där riksintressegrundens hela spektra om Lindholmens byggnadsskick och levnadsförhållanden slutligen fullbordas vid angöringen av Plåtslagaregatan.







2:1C Visuell påverkan på riksintressegrundens läsbarhet och upplevelse

Påverkan utvärderas i fem klasser; ingen, marginell, måttlig, stor, mycket stor.

Tornets påträngande massivitet och närvaro inom miljösammanhanget är på gränsen till överväldigande, vilket också förstärker dess underminering av rumsupplevelsens associativa underbyggnad av riksintressegrundens berättarinnehåll som ett sinnligt evenemang. Tornets starka närvaro innebär ett radikalt ingrepp i upplevelserummet mellan de två betraktelsepunkterna utmed Plåtslagaregatan. Miljösammanhangets historiskt präglade stämningsläge störs allvarligt. Det beror också på att det historiskt relaterade associationsnätet nu inte kan byggas upp successivt som en fredad miljö, då tornet envist följer oss när vi rör oss mellan de olika betraktelsepunkterna mot nordost.

Av betydelse för upplevelsen är också osäkerhet om tornets plats. Det skulle lika gärna kunna vara placerat direkt nedanför vid Skattebergets fot som längre bort åt nordost på Norra Älvstranden. Längre fram upp mot den andra betraktelsepunkten vid Släggaregatan framträder tornet i sin helhet på ett utmanade sätt, men har då landat på en bestämd plats.

Det som ursprungligen väcks upp som en lantlig stämning, för att successivt byggas upp till en stark närvaro av förstadens karaktäristiska mångformighet, blir hela tiden avbrutet och riskerar att uppfattas som triviale och tillfälligt. Tornets närgångna uppsyn kan uppfattas som ringaktning av det lilla småskaliga samhällsbygget ur det förflutna. Det måleriskt variationsrika upplevelserummet med dess tillhörande associationskraft överrösts av tornets geometriska skarpskurna och vita ornament i kolossalformat, och detta utan tillstymmelse till vare sig morfologiskt eller uttrycksmässigt samband med den berättelse som rullas upp.

Plåtslagaregatan är idag en fredad zon där riksintressegrundens hela bredd med dess olika aspekter på byggnadsskicket kan avläsas i koncentrerad form – just den del av Lindholmen som denna informationstäta representation kan avläsas på ett pedagogiskt och upplevelserikt sätt.

Sammanfattning av tornets relation till synbildernas berättarpotential:

- Tornets påträngande massivitet och intrång i det småskaliga rummet underminerar på ett radikalt sätt möjligheterna att tillägna sig riksintressegrundens historiska berättarinnehåll som ett sinnligt evenemang med tillhörande associativa innehåll. Den lantliga småstadstämning som successivt byggas upp utmed Plåtslagaregatan blir kontinuerligt avbruten. Bebyggelsemiljön kan upplevas trivial i jämförelse med tornets majestätiska dominans. Det lilla småskaliga samhällsbygget blir en parentes ur det förflutna, om inte ringaktat och förminskat som en anomali.
- Det måleriskt variationsrika upplevelserummets intimitet överrösts av tornets geometriska skarpskurna och vita ornament i kolossalformat. Det finns inte tillstymmelse till morfologiskt eller uttrycksmässigt samband.

- Tornets enkelt linjerade grammatik saknar koppling till en traditionell arkitekturkod, och dess avsaknad av materialitet och plasticitet står i skarp kontrast mot synbildens lågmälda och taktila närvaro. Den finstilta uttrycksrikedom och mänskliga närvaro kan inte längre upplevas som en orkestrerad helhet utan överexponerade dissonanser.

Graden av påverkan på riksintressegrundens läsbarhet

Tornets storskaliga intrång i den intima och förstadmässiga kulturmiljön resulterar i att tillägnelsen av riksintressegrundens historiskt associativa föreställningsinnehåll undergrävs. Miljöns prestige som historiskt berättande förminskas och trivialiseras. Byggnadsskickets arkitektoniska orkestrering kan inte upplevas som ett harmoniskt samspel utan dissonanser.

Den visuella förändringen utmed Plåtslagaregatan bedöms leda till mycket stor påverkan på aktuella delar av riksintressets grunder, mot bakgrund av de centrala karaktärsdragen och det strategiskt viktiga stråket där ett stort antal utpekade karaktärsdrag kan upplevas.







Göteborgs innerstad [O 2:1-5]

MOTIVERING

Storstads miljö, formad av funktionen som "Sveriges port mot väster" och det för sjöfart, handel och för svar strategiska läget vid mynningen av Göta älvs vatten system. Rikets främsta sjöfartsstad samt residens-, domkyrko- och universitets stad, präglad av tre seklers handelsaristokrati. Ett av de förmåsta exemplen på 1600-talets stadsanläggnings- och befästningskonst, och på stadsbyggandet under 1800- och 1900-talen. Den göteborgska byggnadstraditionen med dess olika stadsdelskaraktärer.

UTTRYCK FÖR RIKSINTRESSET

1600- och 1700-talens fästningsstad

1600- och 1700-talens fästnings- och kanal stad med bevarade delar av stadsbefästningarna, och strax utanför stadskärnan skansarna Göta Lejon och Kronan samt Exercis heden; andra uttryck för fästningsstaden – västerut från centrum mot älvmynningen – är lämningarna av Älvsborgs slott, det gamla amiralitetsvarvet, Nya Älvsborgsfästning och flott stationen Nya Varvet. 1600-talets stadsbyggande, med landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan, med omgivande befästningsgördel och vallgrav, och den regelbundet planerade första den Haga med sin enklare rutnätsplan. Gatunät, tomtstruktur, bevarade och igenfyllda hamnkanaler. De solida köpmans hus av tegel som tillkom efter bränderna vid 1700-talets mitt. Karaktären hos "Hamngatorna" och de trånga bakgatorna, med huvudsakligen 2-3-våningshus. Utan för den gamla stadskärnan den trädkantade kanalen Fattighuset och Gamla Fattighuset av trä – hela miljön utmärkande för 1700-talets nedbrunna Göteborg – samt Gamla Allén vid Södra Vägen. Dessutom spridda rester av donationsjordarnas landområden.

Det tidiga 1800-talets stadsnydaning

Det tidiga 1800-talets stadsnydaning med stadsarkitekt Carl W. Carlbergs nyklassicistiska sten stad inom vallgraven och det bälte av ny bebyggelse och planteringar som uppstod på det nedlagda fästningsområdet enligt Carlbergs plan 1808. Längs vallgravens insida kajgator, öppna platser och salutor samt byggnadskvarter för bostäder och offentliga byggnader. Längs utsidan parker och gränsboulevarderna Nya Allén.

Hamn-, sjöfarts- och handelsstaden

Hamn-, sjöfarts- och handelsstaden med hamnanläggningar och bebyggelse från skilda tider, som visar hur kanalernas ursprungligen slutna innerhamnar från och med 1840-talet ersattes av älvstrandens djupa hamn, och affärlivets utveckling från de gamla patricierhusen till varuhus och saluhallar. Kajer och sjöfartsanknuten bebyggelse som f.d. Ostindiska kompaniet och andra gamla handelshus kring Stora Hamnkanalen, kontor och magasin för handelsfirmor och rederier mot älven. Banker och försäkringsbolag vid Hamngatorna samt bostäder för olika sociala skikt. Donationsgrundade anläggningar som parker, sjukhus, skolor, museer och bostadsskiftelser.

Det sena 1800-talets storstadsomdaning

Det sena 1800-talets storstadsomdaning och -utbyggnad med anläggningar, områden och bebyggelse som visar på ny samfärdsel teknik, spridning av olika verksamheter och skilda sociala gruppers levnadsförhållanden. Cityomvandlingen med handelsom och nybyggnader i stor stadsmässig skala, hamnens och järnvägarnas tullpackhus och stationsmiljöer samt de plana kanalbroarna av järn. Kommunaltekniska anläggningar som vatten torn och spår vägar. De stora utvidgningsområdena med planmönster, tät stenstadsbebyggelse, gator av olika bredd och karaktär, bestämda hushöjder, parker och trädplanteringar.

Göteborgska särdrag i stadsbilden

Göteborgska särdrag i stadsbilden. Stadssilhuetten från älven och bergshöjderna runt staden med utblickar mot stadens omgivning. Den topografiskt och socialt betingade karaktären av många småstäder i storstaden, dvs. ett lapp täcke av tydligt åtskilda stadsdelar. Kanalstadens vattenstråk och kontakten med älven. Byggnadstraditionen med dominerande låg bebyggelse höjd, det gula "Göteborgsteglet" med den carlbergiska nyklassicismen följd av medeltidsromantiken vid 1800-talets mitt, den rikt formade sena 1800-tals bebyggelsen i puts och tegel och med stort inslag av polykromi, landshövdingehusen och deras olika utvecklingsskeden. Gatukaraktären med gatsten och gånghållar i bohustrukturer samt de rikliga inslagen av grönska i stadsbilden. Drag som visar på de livliga kontakterna med Storbritannien och Europas västra delar. [...]

Lindholmen [O 2:3]

MOTIVERING

Bostads område för arbetarna vid Lindholmens varv, som visar varvsarbetarnas levnadsförhållanden under 1800-talets senare del, med självbyggeri i de bohuslänska Fiskelägenas tradition men också bebyggelse efter mer planmässig stadskaraktär.

UTTRYCK FÖR RIKSINTRESSET

Varvshistoriskt

Torr dock an mot älven – in sprängd 1875, senare ut vidgad – och andra lämning ar av varvsmiljön.

Byggnadsskick

Slottsbergets bebyggelse som visar hur de inflyttade varvsarbetarna i sitt anvisade bostadsområde tagit med sig byggnadsskicket i de bohuslänska kustsamhällena, men också mer planmässigt på ber gets någorlunda jämna hjässa. Den lägre inlandsplatån med större, avlånga kvarter och ett strikt radsystem av fritt liggande trähus i 2–3 våning ar av olika varianter (o.1885–90), blanda de med landshövdingehus (o.1900–20). Planmönstret och bebyggelsens karaktär, De verandaliknande förstugorna mot går den och staketinhägnade planteringar mot gatan. Aftonstjärnan, arbetarnas Folkets Hus från 1902.