

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Program LINDHOLM SHAMNEN LUNDBYSTRAND

Stadsbyggnadskontoret i Göteborg December 1999



Distrikt Norr

Handläggare:
Jöran Bellman
Tfn 031-61 16 83

Dnr 937/98

**Program för
Lindholmshamnen - Lundbystrand**

S A M R Å D S R E D O G Ö R E L S E

Programmet har remitterats till nämnder, statliga myndigheter och sakägare enligt bifogad förteckning. Programförslaget har också redovisats på en utställning i Rörverkstaden på Lundbystrand.

Utställningen var öppen för allmänheten under juni och augusti.

Under remisstiden, 2 juni – 31 augusti 1999, fanns programmaterialet även tillgängligt på Stadsbyggnadskontoret, Medborgarkontoret i Lundby och på Kyrkbytorgets bibliotek.

INKOMNA SYNPUNKTER

KOMMUNALA NÄMNDER

Fastighetsnämnden

tillstyrker förslaget.

M, Fp och Kd lät till protokollet anteckna att:

”Att i ett skede, innan en ordentlig kollektivtrafikutredning är gjord, låsa sig vid ett visst trafikslag anser vi moderater, kristdemokrater och folkpartister vara felaktigt. Innan beslut fattas om den framtida kollektivtrafiken på Norra Älvstranden bör ett helhetsgrepp tas där varje trafikslag bedöms utifrån effektivitets-, miljö- och kostnadsaspekter.”

Stadsbyggnadskontoret

Kommenterar frågan om framtida kollektivtrafik under svaret till Trafiknämnden.

Göteborg Energi AB

påpekar att redovisad sträckning av planerad fjärrvärme ej stämmer med de uppgifter som tidigare lämnats till Stadsbyggnadskontoret. Bolaget noterar också att det inom området finns gasledningar som måste beaktas vid genomförandet. I övrigt finns inga erinringar.

Göteborgs Hamn AB

har inget att erinra mot programförslaget men framför följande synpunkter:

”Hamnen finner det bra att ett samlat grepp tas avseende området. Vi vill påpeka att frihamnsområdet successivt kommer att inrymma annan verksamhet än hamnverksamhet. På sikt bedömer vi att endast färje- & kryssningsterminalen på norra Frihamnspiren samt bananhanteringen på den södra Frihamnspiren blir kvar av nuvarande hamnverksamhet. Hur det blir med Stenas jvg-färja från Kvillepiren har vi i dagsläget ingen bestämd uppfattning om. Det är dock viktigt att redan i föreliggande plan ta höjd för detta så att framtida verksamheter inom Frihamnsområdet kan få en god koppling till såväl Lundbystrand-Lindholmen som till det övergripande lokala och regionala vägnätet.”

Idrotts- och föreningsnämnden

tillstyrker programförslaget med beaktande av följande synpunkter:

”Det aktuella programområdet har ett innehåll med tyngdpunkt på verksamheter. En stor del av de människor som kommer att bosätta sig i området antas vara tillfälligt boende och en mindre del vara permanent boende barnfamiljer. Behovet av större idrottsytor bedöms därför inte vara så omfattande, under förutsättning att utbildningsinstitutionerna i området anser sig tillräckligt försörjda med verksamhetsytor för utomhusidrott.

Man kan också anta att en del större företag som etablerar sig i området kommer att skapa egna lokaler för fysisk aktivitet för sina anställda t ex motionshall, gym m m.

Den i programmet föreslagna ytan för rekreation/idrott bedöms ha en tillräcklig storlek för områdets behov. Placeringen är också gynnsam med tanke på kopplingen till sporthallarna. Med tanke på omgivningens karaktär och områdets avsaknad av sammanhängande grönområden, bör inramningen ges en parkkaraktär. Skall ytan användas för enbart sommarbruk kan merparten anläggas som gräsyta. Om ytan skall ha ett mer intensivt nyttjande även under vår/höst för t ex bollspel, bör den utformas på ett annat sätt. Rekreatiionsytan kan med fördel innehålla komplement som t ex boulebana, tennisbana, beachvolleyplan, lekplats m m.

En "trafiksäker" förbindelse bör finnas mellan bostadsområdet och rekreations-/idrottsytan eftersom en del barn kan komma att röra sig mellan de två platserna.

I bostädernas närområde bör finnas någon form av lekyta för småbarn.

För besökare till matcher i sporthallarna förutsätts parkeringskapaciteten på Lundbystrand vara tillräcklig även i framtiden."

Stadsbyggnadskontoret

Den yta för rekreation/idrott som nämns i yttrandet har av Park- och naturnämnden bedömts lämplig för en s k "pocket park". Karaktär och innehåll får därför diskuteras ytterligare i det fortsatta arbetet.

Invandrarnämnden

"Invandrarnämndens målsättning är att alla delar av Göteborg skall vara mångkulturella. Mot den bakgrunden är det önskvärt att planärendena "Program för Lindholmshamnen - Lundbystrand " samt "Program för Västra Sannegårdshamnen" utformas så att man tillgodoser de olika etniska gruppernas behov av samlingslokaler och utrymmen för kulturellt utövande."

Stadsbyggnadskontoret

Programförslaget medger samlingslokaler och olika utrymmen för kulturellt utnyttjande. Om det finns en huvudman som är beredd att ta investerings- och driftskostnaderna kan den här typen av önskvärda lokaler alltså komma till.

Kulturnämnden

avger Stadsmuseets utlåtande som eget yttrande:

" Det är positivt att dessa nu oftast avrivna ytor bebyggs och att stadslandskapet länkas samman till en helhet, men programområdet omfattar också några kulturhistoriskt känsliga miljöer såsom Lindholmsspiren och Götaverkens gamla varvsområde.

Museet har tidigare påvisat vikten av ett bevarande av kajskjul 178 och silobyggnaden på Lindholmsspiren. Byggnaderna finns redovisade i bevaringsprogrammet för Göteborgs kommun och är tillsammans med kajskjul 107 i Frihamnen de sista intakt varande kajskjulen från Göteborgs hamns storhetstid.

Kajskjulen som uppfördes och ritades av F. O. Peterson & Söner 1940 har högt arkitektoniskt värde och torde enkelt kunna anpassas till nya funktio-

ner även för verksamheter med höga krav på yttre miljö och god gestaltning.

Tillsammans med silobyggnaden är kajskjulet vid hamnbassängen ett välbekant landmärke i synnerhet från den södra älvstranden.

Den redovisade rivningen på Lindholmsspiren kan inte accepteras varför museet yrkar på en omprövning av rivningsbeslutet.

Vidare redovisar programmet kompletteringar av industribebyggelsen på Lundbystrand (f.d. Götaverken) men även rivning av f.d. pannverkstaden belägen i fil med Motorverkstad (M1). Miljön ingår till större delen i kommunens bevaringsprogram och är idag ur en kulturhistorisk synvinkel ett av de bäst omstrukturerade industriområdena i kommunen.

Den föreslagna rivningen av pannverkstaden skulle omintetgöra mycket av områdets industriella karaktär och kan därför inte accepteras. Nya byggnader i denna miljö ställer stora krav på anpassning, formspråk och skala.”

Stadsbyggnadskontoret

I programmet angavs att piren var reserverad för Ericsson och att den planerade nybebyggelsen skulle medföra en rivning av 178:an. Något rivningsbeslut hade däremot inte tagits.

I och med att Ericsson nu bestämt sig för en etablering på piren har programmet preciserats beträffande rivningen av silon och kajskjul 178.

Kontoret har tillsammans med Norra Älvstranden Utveckling AB närmare studerat f d pannverkstaden, belägen i M1:ans förlängning. Genom att rensa bort vissa sena plåttillbyggnader skulle passagen mellan M1 och f d pannverkstaden kännas öppnare och därmed kunna behållas. Eftersom det i dagsläget inte finns något uttalat behov av att ersätta f d pannverkstaden med en nybyggnad har illustrationen ändrats så att f d pannverkstaden ligger kvar.

Miljönämnden

tillstyrker programmet under förutsättning att följande synpunkter beaktas:

”Miljökvalitetsnorm

Kvävedioxidhalterna i luft beräknas överskrida miljökvalitetsnormen år 2010, utmed Lundbyleden utanför planområdet och de mest trafikerade lederna i Göteborg. Detta gäller vare sig utbyggnaden sker eller ej.

Den trafikökning som programområdet väntas bidra med vid en kollektivtrafikandel på 20 %, innebär att större områden kring de mest trafikerade lederna utsätts för kvävedioxidhalter som överskrider miljökvalitetsnormerna. Det finns risk för att miljökvalitetsnormerna kommer att överskri-

des även vid bostäder och verksamheter. Den trafikökning som väntas vid full utbyggnad av Norra Älvstranden, men med en kraftig kollektivtrafikandel på 40%, kommer innebära motsvarande situation (som enbart programområdet med en kollektivtrafikandel på 20%).

En motivering till varför man anser att planen kan accepteras trots att miljö kvalitetsnormen beräknas överskridas bör därför göras.

Planarbetet bör kompletteras med någon form av mer detaljerad beskrivning av försiktighetsmått som kan vidtas för att motverka överskridande av miljö kvalitetsnormen.

Kollektivtrafiksatsning

Miljöförvaltningen instämmer helt i och vill dessutom betona att en kraftig kollektivtrafiksatsning är avgörande för luftkvaliteten och den fortsatta utbyggnaden. Uppbyggnaden av kollektivtrafiken måste ske tidigt under utbyggnadsskedet för att möta de behov som uppkommer och innan andra mindre miljövänliga resvanor grundläggs.

Även trafikstrukturen, med en föreslagen genomgående lokal huvudgata för Norra Älvstranden, kan ha avgörande betydelse för bullernivån och luftkvaliteten. Man har dock inte berört om alternativ med flera kortare matargator skulle kunna förbättra situationen.

Behandla vidare

De miljökonsekvenser och situationer som miljökonsekvensbeskrivningen och programhandlingen utpekar som osäkra bör behandlas vidare i detaljplaneskedet, särskilt

- fortsatta markundersökningar enligt miljökonsekvensbeskrivningen
- bullersituationen för bostäderna bl a vid Lindholmsallén och Lundbyleden
- tillräckliga skyddsavstånd mellan bostäder och miljöfarliga verksamheter.”

Stadsbyggnadskontoret

Miljönämnden konstaterar att kväveoxidhalten i luften år 2010 beräknas överskrida miljö kvalitetsnormen utmed de mest trafikerade lederna i Göteborg vare sig utbyggnaden på Norra Älvstranden sker eller ej. Ändå vill nämnden ha en motivering till varför man anser att planen kan accepteras.

Norra Älvstranden är av strategisk betydelse för kommunen. Här finns centralt belägen mark i attraktiva lägen att erbjuda företag med högt ställda krav. Här finns också attraktiva bostadslägen att erbjuda såväl göteborgare som de som söker sig till Göteborg utifrån.

Norra Älvstranden är ett centralt återanvändningsområde med goda förutsättningar för kollektivtrafik. Om motsvarande ytor skulle bebyggas på annan plats inom kommunen skulle de hamna mer perifert. Detta skulle ge ökade reseavstånd och ökad trafik med högre energiförbrukning och mera luftföroreningar som följd.

De försiktighetsmått som miljönämnden efterlyser för att motverka de negativa verkningarna av ökad biltrafik är enligt kontoret en ökad satsning på kollektivtrafiken. Hur denna satsning skall se ut kommer den av trafiknämnden tillsatta kollektivtrafikutredningen att belysa. Enligt vad kontoret erfar kommer utredningens förslag att läggas fram under våren 2000. Inriktningen är en kollektivtrafikstandard som ger samma höga andel kollektivtrafikresenärer som i centrala staden.

Park- och naturnämnden

tillstyrker förslaget men framför följande synpunkter:

”Programsamrådet innebär en helomvändning vad gäller principerna för hur grönstrukturen skall byggas upp jämfört med den fördjupade översiktplanen från 1990. Istället för att ha breda grönytor tvärs älvstranden har man nu en grön allégata och dessutom små platser och torg. Det kan vara en god idé med små trivsamma platser i närheten av verksamheter och stråk. Planen visar dock inte på så många sådana platsbildningar, framför allt inte parker. Torgmiljöer kan man hitta. Det behövs en eller flera oaser - "pocket parker"- som kontrast till alla ytor, som är reglerade och hårdgjorda. Där kan något eller några träd tillåtas breda ut rötter och krona, där kan grönskan ger svalka och fuktighet varma dagar och dit kan man gå för att vila sig från informationsbruset en stund. Den yta som i programsamrådet verkar lättast att skapa en sådan miljö av är en fyrkantig yta som är föreslagen för fotboll och tennis.

En 80 meter bred gata är tänkt att ge området struktur. Parkgatan/Nya allén har ungefär samma mått. Det blir dock flera angöringsgator inom detta område och dessutom angöringsparkeringar. Gatan kommer nog att se grön ut, men liksom Nya allén-området inte kan betraktas som park utan mer som en mycket grön genomfartsgata, kommer nog inte heller detta stråk att bli parkmark i betydelsen av yta för avkoppling och rekreation. Alléstråket är absolut inte en ersättning för de gröna parkband som ligger i översiktplanen. Den kan dock komma att fungera som vacker och strukturskapande entrégata.

I illustrationen har delar av gatan trädplantering i mitten, andra delar har det inte. Förvaltningen tror att greppet med den breda gatan blir tydligare om gatusektionen är likadan hela gatan.

Stadsdelsnämnden i Lundby

tillstyrker programmet med de synpunkter som framgår av de tjänsteutlåtandet samt med tillägg från S, V och Mp:

”Ett välgjort program

Vi tycker att programmet är väl genomarbetat och är positiva till programmet som helhet. Vi tycker målsättningen, att skapa den goda staden med en småskalig blandning av arbete, utbildning, boende och andra verksamheter, utgör en bra grund för utvecklingen av Hisingens södra strand.

Miljöaspekterna är viktiga

Vi tycker att det är positivt med den miljöpolicy som Norra Älvstranden utveckling AB har antagit, som tydligt visar vägen för en miljömässigt hållbar utveckling av området. Vi tycker att det är viktigt att all fysisk planering genomsyras av ett ekologiskt synsätt.

I visionen av den goda staden bör större grönyta och rekreationsområden finnas tillgängliga för alla, helst inom promenadavstånd. Detta gäller särskilt i områden såsom detta där mycket industriverksamhet är belägen.

Vi vill framhålla vikten av det görs en kraftfull kollektivtrafiksatsning på Norra Älvstranden. För Hisingen är detta viktigt framförallt av miljöhänsyn då det är avgörande för både luftkvalitet och bullernivåer. Det är också viktigt för att koppla samman Norra Älvstranden med övriga Hisingen.

Vi föredrar alternativet där spårvagnslinjen dras via Hjalmar Brantingsplatsen och Myntgatan ner mot Älvstranden framför alternativet via Frihamnen. Kollektivtrafiken kopplas då tydligare samman med övriga Hisingen. Hjalmar Brantingsplatsen är den viktigaste knutpunkten för kollektivtrafiken på Hisingen.

Vi vill också framhålla vikten av att de rekommenderade skyddsavstånden mellan bostäder eller verksamheter och hamnbanan beaktas. Likaså att man beaktar behoven av sanering av marken och planerar för omhändertagandet av de förorenade jordmassorna.

Fler bostäder

Vi har invändningar mot att programmet innehåller för få bostäder för att på ett tillfredsställande sätt kunna uppfylla målsättningen med den goda staden. Vi befarar att området blir ödsligt och otryggt på kvällarna då området ner mot hamnen enbart innehåller verksamheter. Vi tycker det är nödvändigt att planera in fler bostäder i området.

Motverka segregering

För att motverka segregering bör ett antal av de hyreslägenheter som byggs i området ha en hyresnivå som är överkomlig för flertalet bostadssökande. Man kan t ex tänka sig försök med kollektivboende med ekologiska förtecken och egna arbetsinsatser för att sänka hyresnivån. En basstandard som de boende efterhand kan öka kan vara ett annat sätt för t ex studerande att ha råd att bo i området.”

Protokollsanteckning M, Kd och Fp:

”Vi är överens med förvaltningens förslag, men anser att programmet i otillräcklig utsträckning belyst hur den ökande biltrafiken skall tas om hand. Utbyggnaden av Norra Älvstranden medför en kraftig ökning av antalet boende i området. Likaså kommer trafiken öka då nya verksamheter byggs upp.

Trafiken till och från Hisingen är redan idag ett problem. Visserligen förestås det i planförslaget, att kollektivtrafikens kapacitet kommer att ökas på olika sätt, men för att säkerställa valfrihet, önskar vi att Byggnadsnämnden beaktar ovanstående synpunkter i det fortsatta arbetet.”

Stadsbyggnadskontoret

Översiktsplanen från 1990 redovisade större grönytor och fler bostäder inom programområdet. Anledningen till att verksamheterna nu prioriterats beror på önskemålet att tillskapa ett s k IT-kluster d v s ett nätverk av företag där kreativa idéer utvecklas. För att dessa positiva effekter skall uppstå krävs att tillräckligt många företag med ett visst antal anställda ingår i klustret. I programmet har således målet varit att bereda plats för 10 000 verksamma. Detta har i sin tur inneburit att exempelvis de i tidigare program redovisade bostäderna på piren utgått. Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att ett tillräckligt stort inslag av bostäder krävs för att inte området skall kännas ödsligt och otryggt på kvällarna. Just därför finns de 400 lägenheterna längs Lindholmsallén. Dessutom bör prövas om de redovisade centrumytorna också kan få ett inslag av bostäder.

De minskade grönyterna har som tidigare nämnts ett samband med önskemålet om ett IT-kluster med tillräcklig massa. De minskade ytorna kan dock kompenseras om torg, platser och grönytor ges en hög kvalitet.

Stadsbyggnadskontoret delar helt stadsdelsnämndens uppfattning att det bör finnas lägenheter med en överkomlig hyresnivå.

Idén med egen arbetsinsats kunde kanske prövas i samband med att några verksamhetslokaler byggdes om till studentbostäder. Kontoret har vidarebeordrat stadsdelsnämndens uppslag till Norra Älvstranden Utveckling AB.

Beträffande de övergripande trafikproblemen: exploateringen av Norra Älvstranden innebär ökad trafik på Lundbyleden/Norgevägen oavsett ambitionen om hög andel kollektivt resande. Avgörande för att den ökade trafiken skall kunna tas om hand är att Lundbyleden/Norgevägen byggs ut så som Vägverket föreslår i en förstudie samt att Tingstadsmotet avlastas genom att en ny bro byggs över älven. Dessutom måste en ny förbindelse byggas mellan E 20 (Alingsåsleden) och Rv 45 (Trollhätteleden) – den s k Partihallslänken – för att tillräcklig framkomlighet skall kunna upprätthållas genom och söder om Tingstadstunneln.

Trafiknämnden

beslöt

att som eget yttrande till byggnadsnämnden översända trafikkontorets tjänsteutlåtande samt att uppdra åt trafikkontoret att genomföra en kollektivtrafikutredning för Norra Älvstranden.

Trafiknämnden beslöt vidare som tillägg till trafikkontorets tjänsteutlåtande att utrymme bör reserveras för en fast förbindelse över älven för gång- och cykeltrafik.

M deltog inte i beslutet om tilläggsyrkande.

Ur trafikkontorets tjänsteutlåtande:

” Trafikkontoret ställer sig i allt väsentligt bakom visionen.

Programmet aktualiserar strategiska ställningstaganden vad gäller kollektivtrafiken, såsom utbyggnad av spårväg och utveckling av båttrafiken. Trafikkontoret anser att en kollektivtrafikutredning krävs före ett sådant ställningstagande. Däremot måste målet vara att erbjuda en kollektivtrafik som blir konkurrenskraftig med bil. Hur en sådan resstandard kan uppnås behöver studeras i kollektivtrafikutredningen. Handlingsfrihet måste därför finnas för olika lösningar.

Det gemensamma kommunikationsstråket ger god orienterbarhet. Däremot anser trafikkontoret att kollektivtrafiken inte får den framtoning och de lägesmässiga fördelar som är viktiga för att uppnå programmets högt ställda kollektivtrafikrese mål.

I kommunikationsstråket samlas flera trafikantslag. Då krävs detaljlösningar som säkerställer högt ställda mål vad gäller tillgänglighet till kollektivtrafiken och trafiksäkerhet. Vidare måste huvudgatunätet utformas så att genomfartstrafik stävjas.”

Stadsbyggnadskontoret

Kontoret välkomnar en kollektivtrafikutredning för Norra Älvstranden. En sådan utredning ställer kollektivtrafiken i fokus vilket ökar intresset och

därmed möjligheten att genomföra visionen om den goda staden där kollektivtrafiken har en nyckelroll.

Det är emellertid viktigt att det nu framlagda programmet kan föras vidare till kommunfullmäktige för godkännande utan att behöva invänta kollektivtrafikutredningen (klar till sommaren 2000). Detta förutsätter att den i programmet föreslagna huvudstrukturen, med Lindholmsallén som ett viktigt element, kan ligga fast. Huvudstrukturen kommer således att utgöra en ram för de förslag som kollektivtrafikutredningen prövar. Trafikkontoret har vid underhandskontakter ställt sig bakom detta synsätt.

Kontoret delar uppfattningen att det är önskvärt med ytterligare fasta förbindelser över älven. Som framgår av programmet har vissa bro- och tunnelreservat i översiktsplanen tagits bort. Så har till exempel broreservatet från Lundbystrand mot Järntorget utgått eftersom det inte längre är praktiskt möjligt att landa på södra sidan på grund av Götatunneln.

Kollektivtrafikreservatet under älven i höjd med Stigbergstorget- Lindholmen finns däremot kvar.'

Samtidigt har kontoret diskuterat nya lägen för gång- och cykelbroar. Tre lägen har därvid bedömts som tänkbara. Det första skulle vara i princip samma läge som för gamla Hisingsbron – alltså från Operan till Frihamnen. Det andra broläget kunde ligga i Stora hamnkanalens förlängning från Tullpackhuset över till östra delen av Lundbystrand (öster om Cityvarvet). Detta läge finns med som trafikreservat i översiktsplanen för Norra Älvstranden. Det tredje läget skulle kunna vara från "Amerikaskjulet" över till företagsparken på Lindholmen.

Gång- och cykelbroar i ett par av de här lägena skulle närma älvstränderna till varandra. Frågan är emellertid komplicerad både tekniskt sett och i förhållande till båttrafiken. Även stadsbilsfrågorna är viktiga. Dessa frågor kräver tid. Även kollektivtrafikutredningens resultat bör avvaktas. I denna kommer ju den viktiga frågan om båtskyttlar över älven att behandlas. Det naturliga vore att dessa skyttelinjer på sikt övergick i gång- och cykelbroar.

VA-nämnden

har inga erinringar mot programförslaget men gör vissa påpekanden:

Tekniskförsörjning - Vatten och avlopp

Dricksvatten

Försörjning med dricksvatten ordnas genom anslutning till allmänt ledningsnät inom området. Ledningsstråk finns i Karlavagnsgata, Lundby Hamngatan, Ceregatan och Stjärngatan.

Avlopp

Det allmänna ledningsnätet är kombinerat vilket innebär risk för uppdamning, i ledningsnätet i samband med häftig nederbörd. Dag-, drän- och

spillvatteninstallationer inom kvartersmark skall utformas med hänsyn till uppdrämningsnivån i avlopps nätet. Ledningsnätet kommer dock att på sikt byggas om till duplikatsystem.

Avlopps nätet inom kvartersmark skall utformas som duplikatsystem med skilda ledningssystem för spillvatten respektive dag- och dräneringsvatten. Dränvatten får inte avledas till spillvattenförande ledning.

Dagvattnet från huvuddelen av planområdet skall avledas via lokalt ledningsnät till Göta Älv. Nytt ledningsnät för dagvatten behövs vid Polstjärnegatan, Lindholmsallén, Karlavagnsgatan och Plejadgatan.

Dag- och dränvattnet skall i första hand tas om hand lokalt inom kvartersmark genom infiltration eller i andra hand fördröjas i stenmagasin och endast vid kraftig eller långvarig nederbörd avledas till allmän dagvattenledning. Från parkeringsytor och andra ytor där dagvattnet kan vara förorenat skall kvaliteten på dagvattnet förbättras före fördröjning och avledning till allmän dagvattenledning.

Allmänt

Marken inom planen bör ligga på en höjd av minst +12,0 med tanke på högsta högvattenyta i Göta älv. Lägsta golvnivå på byggnad skall vara +12,20 med tanke på risk för översvämningar samband med häftig eller långvarig nederbörd. Planen bör kompletteras med restriktion mot att anordna källare med tanke på möjlighet att avleda dränvatten med självfall för lågt liggande byggnadsdelar. Alternativt skall för lågt belägna byggnader dränvatten pumpas till allmänt ledningsnät. Fastighetsägaren svarar för och bekostar pumpning

Programskissen medför omfattande omläggningar av allmänna va-ledningar vid Ceresgatan, Pumpgatan och Stjärngatan. Exploatören svarar för samtliga kostnader för omläggningar av allmänna va-ledningar samt erforderliga kompletterande dagvattenledningar.”

STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER

Banverket

har inget att erinra mot programmet under förutsättning att följande synpunkter beaktas i det fortsatta detaljplanarbetet.

”Järnvägens utbyggnads- och utrymmesbehov

Hamnbanan ingår numera i järnvägens stamnät och är av riksintresse. Inom ramen för gällande stamnätsplan genomför Banverket särskilda sats-

ningar för godstrafiken i Sverige. Stora investeringar och omfattande arbeten genomförs för att möjliggöra trafik med 25 tons axellast och utökad lastprofil i inrikes systemflöden och för trafik till och från Göteborgs hamn (STAX 25).

Mot bakgrund av ovanstående räknar Banverket med en trafikökning på Hamnbanan med fler och tyngre lastade tåg. I detta sammanhang är det viktigt att framhålla att Banverket i det fortsatta planarbetet kommer att hävda att en korridor med 22,5 meters bredd tillskapas för att möjliggöra en elektrifiering och utbyggnad av Hamnbanan till dubbelspår. Korridoren säkras genom att markområdet för denna, i de kommande detaljplanerna ges beteckningen trafikområde/järnväg. I detaljplanerna skall det dessutom beaktas att Banverket skall ha möjlighet att nå spårområdet utan hinder av bebyggelse eller andra formella hinder.

Korsningar med järnvägen

Banverket förutsätter att samtliga väg-, spårvagns- och GC-korsningar med järnvägen kommer att vara planskilda. Nya el- och va-ledningar som korsar järnvägen skall utföras i enlighet med gällande BV-normer.

Buller, vibrationer och stabilitet

Under rubriken buller i programmet refereras endast till riktvärden för ekvivalenta ljudnivåer. Med tanke på att det kommer att passera tungt lastade godståg på järnvägen behöver även de maximala ljudnivåerna beaktas.

Banverket har i samverkan med naturvårdsverket utarbetat en policy beträffande buller och vibrationer. BVPO 724.001 "*Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik*" Banverket förutsätter att området och bebyggelsen utformas och grundläggs på ett sådant sätt att de riktvärden för god miljö kvalitet avseende buller och vibrationer som redovisas i policyn uppnås.

Banverket förutsätter även att de geotekniska åtgärder utföres som eventuellt kan behövas för att säkra stabiliteten för järnvägen i samband med byggnationen."

Stadsbyggnadskontoret

Banverkets krav på en korridor om 22,5 m kommer att kunna uppfyllas på många sträckor. I vissa passager, där det gäller att hushålla med måtten, vill stadsbyggnadskontoret dock hålla möjligheten öppen att gå ner till 16,5 m. Frågan kommer att diskuteras vidare med banverket i detaljplaneskedet.

Även frågorna om buller, vibrationer och stabilitet kommer att behandlas i detaljplaneskedet.

Lantmäterimyndigheten

har inget att erinra mot förslaget.

Länsordningspolisen

har i stort inget att erinra.

Länsstyrelsen

”Den viktiga målsättningen för programmet att skapa en tydlig och uppfattbar struktur i området är övertygande. Det arbete som utförts torde i hög grad underlätta att upprätta och genomföra efterföljande detaljplaner. Stadsbyggnaden kan då komma till stånd med sådana kvaliteter som behövs i det unika sammanhang det innebär att omdana en central del av Göteborg med osedvanligt goda förutsättningar för en tilltalande stadsmiljö.

Vissa frågor är mycket avgörande för att genomförandet av intentionerna skall bli möjligt. Dit hör att staden satsar på kollektivtrafiken redan från början. Programmet ger tydligt uttryck för att om inte en kollektivtrafikandel på 40 % nås, så kommer det inte vara möjligt att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Länsstyrelsen vill därtill lägga till att trafiksituationen vid Tingstadstunneln norra mynning redan idag är så ansträngd att det knappast går att öka trafiken alls. Med utbyggnad på fastlandssidan på väg 45 är det möjligt att Norra älvstrandens tillskott av trafik vid Tingstadstunneln ändå skulle kunna tas emot. Då torde emellertid krävas en kraftig satsning från början på spårvagnstrafik till Norra älvstranden och dessutom till Backa. Det är därför viktigt att utbyggnaden av dessa spårvagnslinjer kan finansieras snarast, så att Norra Älvstranden kan fungera som avsett utan att åstadkomma trafikproblem på andra håll. Se även nedan under miljökvalitetsnormer.

Råd enligt 2 - 3 kap plan- och bygglagen m m

Kulturmiljön

Det stämmer dåligt överens med övriga högt ställda ambitioner för Norra Älvstranden att så viktiga byggnader som kajskjul 178 och den fd. pannverkstaden inte kan tas tillvara. Det bör åtminstone inga i programmet att analysera förutsättningarna för en gestaltning av området där dessa byggnader är kvar.

Exploateringsgrad

Programmet ger bara enstaka antydningar om vilken exploateringsgrad som avses i områdets olika delar, vilket får sägas vara en brist i en programhandling. Eftersom så många samhällsliga frågor är knutna just till exploateringsgraden anser Länsstyrelsen att programmet bör preciseras inför den vidare politiska behandlingen. Inte minst är det viktigt att bestämma hushöjder längs älven och längs esplanaden.

Antalet bostäder inom området synes vara fler i illustrationerna än i texten. Nu är det av avgörande betydelse för hela Norra älvstranden att en väl genomförd integration av bostäder, verksamheter och institutioner verkligen kommer till stånd. Andelen bostäder som anges i texten förefaller då att vara i minsta laget för att integrationen skall lyckas.

Sociala frågor och service

Programmet innehåller ingen tydlig redovisning av hur privat och samhällslig service skall etableras. Vilka goda lägen skall reserveras för skolor och daghem? Det begränsade antalet bostäder och därmed ett dåligt underlag för servicen gör denna fråga ännu mer angelägen att redovisa.

Finns goda möjligheter både för barnfamiljer och andra hushållstyper att bo inom området, eller är det avsikten att prioritera 1-2-personshus? Kommande detaljplaner bör även beakta att strukturen medger kvarboende för äldre. Stämmer programmets innehåll med kommunens på annat håll bestämda mål i fråga om integration och segregation?

Grönområden

Huvudgreppet i programmet är som nämnts övertygande: en aveny eller esplanad som den del av stadsdelen som ger orienterbarhet och identitet. Jämfört med den fördjupade översiktsplanen tas emellertid en samlad parkyta bort. Kanske behövs båda dessa element för att balansera de i övrigt i ganska stora delar hårdgjorda ytorna. Den totala parkyta som programmet anger är faktiskt inte stor.

Reservområdet för parkering borde kunna övervägas som park, eftersom en ökad biltrafik varken är möjlig eller laglig, som det nu ser ut. Kommunen har enligt 2 kap 4 § p.5 i plan- och bygglagen ett särskilt påpekat ansvar för att förse tätortsmiljön med grönområden. Stora eller små grönlungor är sålunda så tydligt kommunens långsiktiga ansvar, att *allmän plats* är den planbeteckning som är adekvat.

I sammanhanget bör också framhållas att kajerna på samma sätt bör vara en gemensam tillgång för alla stadens invånare. Att ange vissa kajer som kvartersmark verkar i motsatt riktning. Båtplatser vid kajen bör således genomföras på annat sätt, men med förutsättningen att kajen skall vara allmänplatsmark med kommunalt ansvar.

Säkerhet

Säkerhetsfrågor gör sig påmind. Det finns från denna synpunkt också anledning att uppmärksamma AGA Gas AB:s depå liksom Zinken-Weland AB, som nämns i handlingarna. Dessa verksamheter kan inte förenas med övrigt innehåll i programmet.

Sjöfartsverket har bl. a. framhållit att antalet fritidsbåtar bör optimeras inom området, så att en säker struktur på kajplatsema erhålls. En marina eller något av liknande omfattning är exempelvis inte godtagbar med tanke på säkerheten i älvens hamnområde och farleder.

Geoteknik

Geotekniska förhållanden måste inventeras och kartläggas tidigt, så att olika markstyckens lämplighet för bebyggelse kan bedömas. Bedömningen av säkerheten som gjorts under tidigare decennier måste revideras. Vid behov måste förstärkning av kajer och annan mark införas som planbestämmelse. Se SGI:s yttrande 1999-07-08.

Trafik

Gång- och cykeltrafiken är en viktig del av möjligheterna att uppfylla flera miljömål. Förutom att en utökad färjetrafik är väsentlig behöver också redan i inledningsskedet av utbyggnaden visas hur gång- och cykelnätet knyts an till Götaälvbron. I korsningen mellan Lundbyleden och Inlandsgatan bör gång- och cykeltrafiken ledas *över* leden för att lokalnätet skall upplevas som tilltalande och muntra till gång- och cykeltrafik i stället för bilresande. Lundbyleden bör ingå i planskisserna med sex körfält.

Banverket har yttrat sig 1999-06-30 och framhållit vikten av att Hamnbansans spårområde anges till en korridor om 22,5 m. Detta område skall ingå som Trafikområde - järnväg i detaljplan. Beräkningar av buller, vibrationer och stabilitet behöver få påverka detaljplanerna.

Stadsbyggnadskontoret

Kulturmiljö:

Kontoret får hänvisa till kommentaren till kulturnämndens yttrande.

Exploateringsgrad:

Programmet har kompletterats med en kartbild utvisande hushöjder och innehåll i enlighet med länsstyrelsens önskemål.

språk för den "nya vägen". Som kompensation skulle vi kunna ta över partiet mellan godsmottagningsavdelningen och Karlavagnsgatan. Idag har detta parti, som vi ser det, ingen funktion. Vi bifogar kopia av Er ritning med vår önskade ändring av den nya vägen" markerad.

Vi anser vidare att vi skulle kunna flytta ut staketet vid fabriken mot Polstjärnegatan några meter. Det finns ej längre något järnvägsspår där som hindrar denna åtgärd.

Som Ni är medvetna om har vi tillstånd att bedriva varmförzinkning där vi nu är men vi är i stort behov av att få disponera utrymmet för vår godsmottagningsavdelning. Vi har där också vår brännugn placerad. Denna värms med naturgas/luft och är inte möjlig att flytta. På godsmottagningsavdelningen lossas och lastas dessutom dagligen lastbilar med släp. Denna hantering skulle bli så gott som omöjlig att utföra inom vår fastighet.

Skall tillstånd att bedriva varmförzinkning ha någon mening måste också enligt vår åsikt även transportmöjligheterna inkluderas.

Vi hoppas att Ni skall kunna tillmötesgå våra önskemål så att verksamheten kan fortsätta där den startade år 1947."

Stadsbyggnadskontoret

Oavsett hur den nya vägen dras kommer trafiken på gatan att öka. Därmed blir också konflikten tydligare mellan genomfartstrafik och godsmottagning. Någon enkel lösning är svår att se. Problemet får studeras mera i detalj i samband med projekteringen av den nya gatan.

Simberg Fastighetsförvaltning

"Vi har tagit del av förslaget till ny plan och protesterar mot denna. Har sökt bygglov för utbyggnad och utveckling av vår fastighet Lindholmen 735:408, man får inga besked från Er. Förstår att planen kommer att hindra vidare utveckling av vår fastighet"

Stadsbyggnadskontoret

Yttrandet har översänts till Fastighetskontoret.

Skanska

Skanska Fastigheter Göteborg AB, såsom ägare till fastigheten Lundbyvasen 3: 1, lämnar följande yttrande avseende rubricerad programhandling :

- Generellt är vi positiva till att planarbetet för Lindholmshamnen och Lundbystrand inleds och stödjer därvid innehållet i rubricerat program.
- Vi vill dock understryka vikten av att behovet av p-platser till fastigheten Lundbyvassen 3:1 tillgodoses i ett framtida planarbete.

Stadsbyggnadskontoret

Frågan om parkeringsplatser till enskilda fastigheter kommer att utredas vidare i detaljplanearbetet.

BOSTADSRÄTTSSINNEHAVARE, HYRESGÄSTER, BOENDE

Hyresgästföreningen

har tagit del av programmet och finner ingen anledning till anmärkning.

Brf Bager

med 16 lägenheter i huset Arbetaregatan 2 på Lindholmen

- vill slopa parkeringsdäcket söder om Santos samt
- minska husen i Företagsparken på Lindholmen.

Stadsbyggnadskontoret

Parkeringen ingår i den nyligen antagna planen för Företagspark på Lindholmen. Enligt de parkeringsberäkningar som gjorts för hela programområdet går det inte att ta bort parkeringshuset söder om Santos. Husen i företagsparken har redan sänkts en gång. Det var efter detaljplane-samrådet. Detaljplanen är nu antagen och någon ytterligare sänkning är inte aktuell.

ÖVRIGA

Bjursläotts socialdemokratiska förenings Miljö- och Trafikgrupp

”Vi har gjort ett flertal besök på utställningen och gjort egna detaljstudier i området och rådgjort med människor boende inom Lundby SDN:s område.

Vi tycker naturligtvis att det är bra att man gör någonting utefter dessa områden men vill framhålla det negativa i att bygga bostäder som enbart kan

användas av köpstarka kunder. Så vitt vi förstått kommer även hyreslägenheter att bli så lyxbetonade att de för den vanlige Hisingsbon blir oåtkomliga.

Ett sådant byggande bidrager till att öka segregationen på Hisingen och utarmar områden, som Biskopsgården, Backa och Kvillestaden. De människor, som kan, söker sig bort därifrån, och kvar blir den grupp som inte har ekonomiska eller personella resurser att flytta. Det medför att den sociala utslagningen blir hårdare på Hisingen där också karaktären av invandrartäta områden kommer att öka då även denna grupp kommer att stängas ute ifrån Programområdet. Vi vill också i hela strandområdet se insprängda grupp-bostäder för såväl åldringar, handikappade och missbrukare för att öka deras möjligheter till boende utefter vattenlinjen. Vi ser därför helst att man tänker om något och gör fler enklare lägenheter till mer normala hyresnivåer. Att man idag klart talar om att bygga kundanpassade bostäder innebär i praktiken att man lika klart väljer bort en mycket stor grupp människor.

Det är viktigt för Göteborg att få in fler arbetstillfällen och fler människor med höga inkomster och därmed ökade skatteinkomster, men vi har sett ett antal utbrytningsförsök ur Kommunen som tyder på bristande solidaritet med fattigare stadsdelar. Denna grupp kan komma att kräva service som är mer kostsam än vad Lundbyborna har råd till.

Vi vänder oss emot tanken att göra områden med enbart kontors- och företagsbyggnader. Vi vill ha en varvad bebyggelse i för att undvika den ödslighet som områden med företag skapar efter kl. 17.00. Att vandra emellan höga, tomma byggnader och kanske dessutom vara ensam skapar stor otrygghet. Vi kan se att det finns risker för fotvandrare inom Lundbystrand att kvällstid förflytta sig inom området och till båthållplatsen. Framförallt stänger detta ute kvinnor och barn. Vi tycker t.ex. att området som är tänkt för Ericssonkoncernen mycket väl kan bebyggas med bostäder. I vart fall på den del som är längst bort ifrån Cityvarvets docka, där man då klarar både utsikt och buller. Vi missunnar inte företag att ha sina kontor vid vattenet men vi tycker det är viktigare att dessa miljöer reserveras för bostäder.

Vi anser att såväl bostäder som kontorsbyggnader skall vara lägre än de tänkta sju-åttavåningshusen, och de skall vara lägst närmast vattnet. Vi vill att bergen skall vara de högsta punkterna och man skall även från sjösidan, kunna se att stranden har en tydlig och spännande förlängning inåt. Vi mot-sätter oss också sådana experiment som "Skyskrapan" vid Götaälvbron då detta stör den spännande topografin som Hisingen har att erbjuda betraktaren. Vi hävdar att hela strandområdet är en del av Hisingen och tillhör också Hisingsboma. Att kalla området för Norra Älvstranden är för en Hisingsbo helt fel. Om man ser stranden från Göteborgssidan blir det däremot rätt. Detta är ett synsätt som vi vänder oss emot då det inte går att koppla loss stranden ifrån Hisingen.

Av samma anledning hävdar vi bestämt att först av allt ska spårvagnsnätet anläggas i denna del för att skapa struktur åt området och för att knyta om-

Det är bra att bygga en planskild korsning vid affären men vi betonar alldeles bestämt att den sedan länge planerade planskilda korsningen vid Ättestupan inte får senareläggas p.g.a detta. Den åtgärden skall ha högsta prioritet. Vi vill i detta sammanhang peka på att fotgängare och cyklister skall kunna ta sig över på det övre planet i dessa planskilda korsningar för att slippa färdas i tunnlar och skymda platser. (Detta för att undvika överfall.)

Vi tror att man från planeringshåll nu lägger så mycket tid och kraft på detta nya område att man glömmar av att fullfölja andra goda idéer. Dessa planer får inte på något sätt utarma nu levande områden på Hisingen.

Vi tycker att mängden studenter på samma ställe egentligen är för stor. Vi ser klara risker med detta såsom isolering, utslagning, möjligheter att göra upp narkotikaaffärer, träffa likasinnade i extrema åsiktspartier, anonymitet och därmed ökade självmord. Vi tycker att man i byggandet måste planera in olika mötesplatser för bland annat religioner och olika samlingsplatser och att samhället dessutom ställer ordentligt med personella resurser till förfogande för att förhindra det vi nu beskrivit. Detta skall planeras nu och problemen skall inte komma som en obehaglig överraskning om några år.

När det gäller buller hävdar vi alldeles bestämt att man i byggkonstruktionen skall ställa så hårda krav på byggandet att diskussioner om bullerplank aldrig någonsin skall uppkomma. Vi tycker också att Kommunen skall ställa krav på bilfabrikanterna att utveckla bullerdämpande åtgärder direkt på fordonen som t.ex. att bygga in hjulen. Man upptäckte i samband med en spårvagnsolycka där man p.g.a den byggde för alla spårvagnshjul att detta bidrog till mindre buller. Det är säkert möjligt för duktiga forskare att konstruera tystare fordon men någon måste ställa kravet.

Vi har genom studier i Kvillestaden konstaterat att där är nya fläktsystem en bortglömd källa för mycket störande ljud. Kanske har man i allt miljötänkande varit så koncentrerad på buller från trafik att man glömt att konstruera fläktar som inte låter. Detta är säkert möjligt för skickliga konstruktörer att ljudisolera fläktsystem och inte montera dem precis utanför balkonger och fönster. Detta är en bortglömd bullerkälla som vi anser skall åtgärdas i byggandet. Vi har dessutom lagt märke till att Juvelkvarnen har ett utvecklat fläktsystem med onödig hög bullernivå.

När det gäller mätningar av buller har vi förstått att på papperet kan 3 dBA ökning se väldigt litet ut men i verkligheten utgör det en fördubbling av buller i ljudfrekvensmätningar. Därför undrar vi hur man skall klara Kvillestaden med de ökade trafikmängder som blir p.g.a programmet. Kvillestaden domineras idag av en koncentration av missbruksvårdarteam och invandrarboende. Vi vet inte om det är en medveten satsning för att dessa grupper inte kommer att klaga på ökat buller. Vi anser att detta gamla fina kulturbostadsområde skall åtgärdas och segregationen skall motverkas. Ett alternativ kan vara att förflytta någon av rehabiliteringsinstanserna till

Lindholmsområdet för att jämna ut skillnaderna i bostadsområdena. Vi undrar också hur invandrarna kommer att få tillgång till bostäderna i Lindholmen.

I detta sammanhang anser vi att kommunen skall köpa loss, eller byta till sig porslinsfabrikstomten och låta muslimerna bygga sin moské där då det blir nära till alla kommunikationer för denna mängd besökare. Detta bör planeras i samband med trafiköversikten för programområdet.

Vi har också önskemål att man redan idag planera för ett varvsmuseum på Hisingsidan. Eftersom denna strand har en så utpräglad varvshistoria vore det en katastrof om man förlade ett sådant till centrumdelen i Göteborg. Detta skall ligga fullt synligt från vattnet och skall spegla hela vår varvshistoria. Vi hoppas här att den nybyggda Ostindiefararen röner ett bättre öde än föregångaren. Då blir hon en huvudattraktion där hon "hvilat" sig från sina långseglingar. Observera att vi har ett Radiomuseum i anslutning till byggprogrammet.

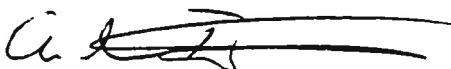
För framtiden skulle vi önska att man kunde ordna en badvik. Kanske torrdockan vid Lindholmen skulle kunna säkras och användas till detta ändamål och vara tillgänglig för alla.

Vi har tidigare haft önskemål om en marina i Lundbyhamnen och det vill vi fortfarande. Det skulle kunna skapa ett intressant liv i denna lite tristare del av Hisingen.

Vi vill till slut framhålla vikten av att man inom byggprogrammet betonar områdets samhörighet med Hisingen och bevarar dess tydliga arbetar- och varvshistoria."

Stadsbyggnadskontoret

Det långa och insiktsfulla yttrandet visar på ett stort och levande intresse för Lundby och Hisingen. Allt håller vi inte med om och allt råder vi inte över. Men vi tar till oss, vi reflekterar och vi försöker förbättra det vi kan.



Anders Tyllström
Plansamordnare



Jöran Bellman

SAMRÅDSKRETS

0 = har ej lämnat skriftliga synpunkter

1 = har lämnat skriftliga synpunkter, inget att erinra/har erinringar vilka tillgodosetts

2 = har lämnat skriftliga synpunkter, har erinringar vilka ej tillgodosetts

Listan omfattar samtliga yttranden i ärendet

KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M M

	Samråd
Fastighetsnämnden	1
Göteborgs Energi AB	1
Göteborgs Energi Nät AB	0
Göteborgs Gatu AB	0
Göteborgs Hamn AB	1
Idrotts- och föreningsnämnden	1
Invandrarnämnden	1
Kretsloppsnämnden	0
Kulturnämnden	2
Kyrkonämnden	0
Lokalförsörjningsnämnden	0
Miljönämnden	1
Namnberedningen	0
Näringslivssekretariatet	0
Park- och naturnämnden	2
Räddningsnämnden	1
Stadsdelsnämnden i Lundby	2
Trafiknämnden	1
Utbildningsnämnden	0
Vatten- och avloppsnämnden	1

STATLIGA VERK, MYNDIGHETER OCH BOLAG

Banverket	1
Lantmäterimyndigheten i Göteborg	1
Länsordningspolisen	1
Länsstyrelsen	2
Renova	0
Telia AB	0
Vägverket Region Väst	1

SAKÄGARE

Zinken –Weland	2
Simberg Fastighetsförvaltning	2
Skanska	1

BOSTADSRÄTTSSINNEHAVARE, HYRESGÄSTER, BOENDE

Hyresgästföreningen i Västra Sverige	1
Brf Bager	2

ÖVRIGA

Bjurslätts soc.dem förening	2
Handikappfören. samarbetsorg. i Göteborg	0
Sannegårdens industri- och företagarfören.	0
Klyvarens industri- och företagarförening	0
Naturskyddsföreningen i Göteborg, lokal krets	0

Sammanfattning av 43 skriftliga synpunkter lämnade på samrådsutställningen för programmen Lindholshamnen-Lundbystrand och Västra Sannegårdshamnen

Programområdenas förhållande till Hisingen och hela Göteborg

Bra med en enhetlig stadsplan för hela området så att Eriksberg nu kan knytas samman med Lindholmen.

”Knyt på Kvillestaden” föreslås.

Många har påtalat att bättre förbindelser måste till in mot Hisingen, speciellt för gående och cyklister. Bra läge det som angivits på modellen, upp till brandstationen. Även bättre förbindelser med centrala Göteborg önskas i form av gång- och cykeltunnlar eller broar.

Knytningen inte bara en fråga om trafik. Det måste ske även ”mentalt”. Namnet Norra Älvstranden är ”förkastligt” ur Hisingsbornas synvinkel.

Kollektivtrafiken inkl Älvsnabben

Grundläggande är att det är bättre med spårvagn än med buss. Sedan finns idéer om hur spårvagnen ska gå: dra in den till Lindholmen, utnyttja den befintliga järnvägsbanvallen och dra ut spårvägen ända ut till Volvo och Torslanda. Låt Knutpunkt Hjalmar vara ”centralen” och dra direktlinjer ut till Norra Älvstranden.

Bättre kollektiva förbindelser behövs för verksamheten i Lindholshamnen.

Vad gäller Älvsnabben som del av kollektivtrafiken tycker många att fler hållplatser behövs - på båda sidor om älven. Någon vill snabbt ha en vid Sannegårdshamnen, som föreslås i programmet. En annan person tycker det borde vara bättre att stanna vid Stapelbädden eftersom det är ”kusligt” att gå hem över ett öde skolområde.

Exploatering

Den höga exploateringen har påtalats av många, ord som ”60-tal”, ”blaffigt” och ”kortsiktigt” har nämnts. Man värnar om topografin och vill att vatten och berg ska få råda. Och att även Lindholmens träbebyggelse ska få komma till sin rätt. ”Själén går förlorad”.

Den gällande planen för företagspark har också kritiserats med ord som ”för stort” och ”stabbigt”, man önskar en ”luftigare” lösning.

Flera personer har nämnt att idéerna om en trädgårdsstad i Sannegårdshamnen naggats i kanten av en för hög exploatering. Detta gäller även de redan planerade området på östra sidan.

Service/handel

Flera har tagit upp vikten av social och kommersiell service för att Norra Älvstranden ska bli en levande stadsdel med högt kvarboende. Då inkluderas i önskemålen dagis i en bra lokal och en skola.

Någon menar att Lundbystrandsområdet redan idag borde vara stort nog för ett kommersiellt centrum.

En person undrar vad som ska bli centrum för Norra Älvstranden. Nu är det som en gång planerades på Eriksberg borta och även torget i det inre av Sannegårdshamnen har förlorat i betydelse. Det blir "tråkigt".

Vad gäller handel i kv Fogsvansen har de som skrivit om detta alla önskat en småskaligare lösning närmare de boende. Någon har dessutom påpekat att affären genererar störande trafik även lördag och söndag.

Någon önskar bli av med småindustrierna i det inre av Sannegårdshamnen. En person värnar om Kafé Sannegården i samma område.

Parker, vatten och stråk

Flera personer har påtalat hur viktigt det är att bygga så att inte den visuella kontakten med vattnet stängas av.

En annan huvudfråga är GC- stråken: mycket bra med broar över bassängerna – sådan ska finnas också där den blivande företagsparken omges med kanaler. Man önskar fler förbindelser över älven via broar och flera leder in mot Hisingen. Kanske det är, som någon påpekade i sin skrivelse, lättare att få bilister att cykla än att åka kollektivt.

Någon ställer sig tveksam till att Lindholmsallén kan vara trafikled, park och mysig affärsgata på en gång...

Färjenäs behöver snyggas upp både ur skönhets- och säkerhetssynpunkt bl a finns dåliga brunnslock inom området.

Många konkreta förslag har lämnats in:

Någon har nämnt att de nya kanalerna längst in i Lindholmsbassängen borde bindas samman för att vattnet ska kunna cirkulera.

Flytta Gullbergskajens båtar till Sannegårdsbassängen.

Flytta Stena-båtarna, bananbåtarna m fl längre ut i hamnen så att inte avgaserna stör de boende i området.

Sätt ljus på Kirkebys skulptur, det blir ett vackrare gångstråk förbi på kvällen.

Rusta upp disponentvillan på Lindholmen och gör huset tillgängligt för allmänheten som café eller vandrarhemn e d .

Två personer skriver om vikten av att öppna ett varvsmuseum.

Flera hoppas på att den länge planerade Miraallén nu ska bli av och bli just en grön allé.

En person föreslår att det ska vara en park för de boende istället för en golfbana längs industrispåret.

Fler personer har önskat att bebyggelsen längs Sannegårdshamnen blir lägre.

Det är viktigt för kvarboendet att det byggs skola, barnomsorg och närbutik? En synpunkt framförallt från de besökare som idag bor på Lindholmen/Slottsberget.

Varför en "stormarknad" i kv Fogsvansen? Borde varit mer av ett torg, eller i varje fall mindre och kanske hellre placerat inne i Sannegårdshamnen eller på annan plats närmare de boende.

Älvsnabbens nya färjeläge är man mycket positiv till. Tätare turer på kvällar och helger är en vanlig synpunkt. Flera har påtalat hur obegagligt det är att gå av på färjeläget Lindholmen och gå genom det öde skolområdet på kvällstid och upp till bostäderna på Lindholmsberget.

Flera har tyckt att det borde bli fler bostäder vid Lindholmshamnen och området däromkring.

Några har talat om förlegad 60-talsplanering: att skilja bostäder och verksamheter åt. Bättre att blanda.

Bra med spårvagn tycker de flesta...men när kommer den?

Bra att stänga av Ceresgatan för biltrafik. Alltför många bilar där idag.

Hoppas att hyrorna inte blir för höga utan att "vanligt" folk har råd att bo i området.

Företagsparken på Lindholmen – kuberna – har många tyckt är för stora och alltför främmande inslag i miljön.

Många plus för gång- och cykelbroarna över hamnbassängerna. De flesta skulle välkomna dem redan idag.

Inga frågor om farligheter i marken trots skrivierna i pressen. Däremot höjda ögonbryn från anställda som finner sina arbetsplatser ersatta med vita klotsar – nya byggnader.

De flesta tycker att det är bra med fortsatt hamn- och varvsverksamhet: färjor i Frihamnen, Götaverkens reparationsvarv etc.

Frågor

Förutom dessa mer övergripande synpunkter har många ställt direkta frågor om stort och smått, också från tidigare utställda planer, exempelvis:

Inte ska väl Lundby gamla badhus försvinna? Att detta hus inte finns med på modellen oroar relativt många.

Flera har frågat om pirarna vid Eriksberg. Vad, när etc?

De centrala husen på Östra Sannegårdskajen – mellan bostadskvarteren – har också väckt viss undran.

Post/apotek/bank – var ska sådant placeras?

Vad ska det bli av Färjenäs?

När byggs trafikmoten?

Var ska alla parkera?

Var ska Ericsson ligga? Första hälften av utställningstiden var det en vanlig fråga. Andra hälften av sommaren har nästan ingen undrat...

Sammanställt av Ann-Sofie Jeppson
SBK:s informatör på samrådsutställningen

Stadsbyggnadskontoret

Det mesta av det som tagits upp behandlas i kommentarerna till remissinstanserna.

Vissa synpunkter berör redan antagna planförslag.
Detaljfrågorna har besvarats direkt på utställningen.



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALAND

Plan- och bostadsenheten
Rolf Bondeson

SAMRÅDSYTTRANDE
1999-09-09

Diarienummer
202-24466-1999
Gbg F 1395

1(5)

Sbd	Öpa	INKOM Stadsbyggnads- kontoret	Åtgärd
la	Sma		Kännedom
C	N	202-2-14	Kopia
	V		
Utv	Ea	937/98	

Stadsbyggnadskontoret
Distrikt Norr
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

Program för Lindholmshamnen och Lundbystrand, Göteborgs kommun

Programhandling maj 1999

Den viktiga målsättningen för programmet att skapa en tydlig och uppfattbar struktur i området är övertygande. Det arbete som utförts torde i hög grad underlätta att upprätta och genomföra efterföljande detaljplaner. Stadsbyggnaden kan då komma till stånd med sådana kvaliteter som behövs i det unika sammanhang det innebär att omdana en central del av Göteborg med osedvanligt goda förutsättningar för en tilltalande stadsmiljö.

Vissa frågor är mycket avgörande för att genomförandet av intentionerna skall bli möjligt. Dit hör att staden satsar på kollektivtrafiken redan från början. Programmet ger tydligt uttryck för att om inte en kollektivtrafikandel på 40 % nås, så kommer det inte vara möjligt att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Länsstyrelsen vill därtill lägga till att trafiksituationen vid Tingstadstunneln norra mynning redan idag är så ansträngd att det knappast går att öka trafiken alls. Med utbyggnad på fastlandssidan på väg 45 är det möjligt att Norra älvstrandens tillskott av trafik vid Tingstadstunneln ändå skulle kunna tas emot. Då torde emellertid krävas en kraftig satsning från början på spårvagnstrafik till Norra älvstranden och dessutom till Backa. Det är därför viktigt att utbyggnaden av dessa spårvagnslinjer kan finansieras snarast, så att Norra Älvstranden kan fungera som avsett utan att åstadkomma trafikproblem på andra håll. Se även nedan under miljökvalitetsnormer.

Råd enligt 2 - 3 kap plan- och bygglagen m m

Kulturmiljö

Det stämmer dåligt överens med övriga högt ställda ambitioner för Norra älvstranden att så viktiga byggnader som kajskjul ¹⁰⁷ och den f.d. pannverkstaden ¹⁷⁸ inte kan tas tillvara. Det bör åtminstone ingå i programmet att analysera förutsättningarna för en gestaltning av området där dessa byggnader är kvar.

Exploateringsgrad

Programmet ger bara enstaka antydningar om vilken exploateringsgrad som avses i områdets olika delar, vilket får sägas vara en brist i en programhandling. Eftersom så många samhällsliga frågor är knutna just till exploateringsgraden anser Länsstyrelsen att programmet bör preciseras inför den vidare politiska behandlingen. Inte minst är det viktigt att bestämma hushöjder längs älven och längs esplanaden.

Antalet bostäder inom området synes vara fler i illustrationerna än i texten. Nu är det av avgörande betydelse för hela Norra älvstranden att en väl genomförd integration av bostäder, verksamheter och institutioner verkligen kommer till stånd. Andelen bostäder som anges i texten förefaller då att vara i minsta laget för att integrationen skall lyckas.

Sociala frågor och service

Programmet innehåller ingen tydlig redovisning av hur privat och samhällslig service skall etableras. Vilka goda lägen skall serveras för skolor och daghem? Det begränsade antalet bostäder och därmed ett dåligt underlag för servicen gör denna fråga ännu mer angelägen att redovisa.

Finns goda möjligheter både för barnfamiljer och andra hushållstyper att bo inom området, eller är det avsikten att prioritera 1-2-personshushåll? Kommande detaljplaner bör även beakta att strukturen medger kvarboende för äldre. Stämmer programmets innehåll med kommunens på annat håll bestämda mål i fråga om integration och segregation?

Grönområden

Huvudgreppet i programmet är som nämnts övertygande: en aveny eller esplanad som den del av stadsdelen som ger orienterbarhet och identitet. Jämfört med den fördjupade översiktsplanen tas emellertid en samlad parkyta bort. Kanske behövs båda dessa element för att balansera de i övrigt i ganska stora delar hårdgjorda ytorna. Den totala parkyta som programmet anger är faktiskt inte stor. Reservområdet för parkering borde kunna övervägas som park, eftersom en ökad biltrafik varken är möjlig eller laglig, som det nu ser ut. Kommunen har enligt 2 kap 4 § p.5 i plan- och bygglagen ett särskilt påpekat ansvar för att förse tätortsmiljön med grönområden. Stora eller små grönlungor är sålunda så tydligt kommunens långsiktiga ansvar, att *allmän plats* är den planbeteckning som är adekvat.

I sammanhanget bör också framhållas att kajerna på samma sätt bör vara en gemensam tillgång för alla stadens invånare. Att ange vissa kajer som kvartersmark verkar i motsatt riktning. Båtplatser vid kajen bör således

genomföras på annat sätt, men med förutsättningen att kajen skall vara allmänplatsmark med kommunalt ansvar.

Frågor som på sikt kan aktualisera prövning enligt 12 kap 1 § plan- och bygglagen

Miljö kvalitetsnormer och kollektivtrafik

En satsning på kollektivtrafik har under hela älvstrandsprojektets liv varit en huvudpunkt. Den redan från början etablerade "Älvsnabben" bidrog för ett antal år sedan i väsentlig grad till att Norra Älvstranden blev ett begrepp. I den situation som nu föreligger är det än viktigare att den del av infrastrukturen som är kollektivtrafik verkligen blir prioriterad från första början. Länsstyrelsen blir därför bekymrad när det av rapporten framgår att några medel inte kunna avsättas för spårväg enligt översiktsplanen. Hela Norra Älvstrandens upplägg bygger på en genomgående spårtrafiklinje och inte minst innehåller det nu föreliggande delprogrammet en esplanad som inbjuder till spårvägstrafik. Anledningarna till att satsningen på en spårväg måste göras tidigt är flera. En första är att Norra älvstranden behöver spårvägen för att få identitet därmed kunna hittas från landsidan. En annan är att det är viktigt att inflyttare som överväger att resa kollektivt skaffar sig denna vana från början, vilket är mindre sannolikt om endast buss finns att tillgå. En tredje - och den viktigaste anledningen - är att utbyggnaden inte får bidra till att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids. Lika avgörande för framtiden och anknuten till miljö kvalitetsnormen är att biltrafiken måste kunna komma fram i området kring Tingstadstunneln.

Buller och vibrationer

Länsstyrelsen konstaterar att bullerfrågorna längs esplanaden är svåra att lösa. Det finns en konflikt mellan ett stadsmässigt byggande och en låg bullernivå, som måste ägnas uppmärksamhet vid projekteringen och som måste bli föremål för en noggrann politisk avvägning. Bullerberäkningarna bör kompletteras med värden för maximalt buller och dessutom med värden från spårvagnar och tåg. Det måste även bedömas om störande vibrationer kan uppkomma.

Jämförelser bör göras med riktvärden för undervisning och arbetslokaler. Se Vägverkets yttrande 1999-08-12.

Miljökonsekvenser

Bebyggelsen på Norra älvstranden får vissa miljökonsekvenser, av vilka vissa är allvarliga. Länsstyrelsen får i likhet med vad sin anges i miljökonsekvensbeskriv-

Kopia till:

Vägverket, region väst

Banverket

SGI

Sjöfartsverket, Kattegatt

**plan- och bostadsenheten enl exp.lista (+bostad, soc.enh. kulturmiljö, civil ber.,
miljöskydd)**

§ 189

Lindholmshamnen – Lundbystrand

Till behandling företogs ärende angående rubricerade program inom stadsdelarna Lindholmen och Lundbyvassen.

Distrikt Norr hade ingett en handling så lydande:

"Byggnadsnämnden etc. bil. 4

Byggnadsnämnden beslöt:

att genomföra samråd för program för Lindholmshamnen – Lundbystrand.

Som ovan


Agnetha Carlsson

