



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2015-12-30
Diarienummer: 0428/13

Hanna C Kaplan
Telefon: 031-368 19 74
E-post: hanna.kaplan@sbk.goteborg.se

Program för Fixfabriksområdet med mera inom stadsdelen Kungsladugård m fl i Göteborg

Samrådsredogörelse för program

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 27 april 2015 att genomföra samråd för programförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 2015-05-13 – 2015-08-25 (samrådet förlängdes, ursprunglig samrådstid var satt till 2015-06-23)

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under hela samrådstiden och på stadsdelsbiblioteket i Majorna under tiden 2015-05-13 – 2015-06-23 (ursprungliga samrådstiden). Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller oro från boende i närområdet för ökad trafik öster om programområdet (Kennedygatan), missnöje med planerad högre bebyggelse som skymmer, framför allt från boende utmed Karl Johansgatan och i Sandarna och slutligen oro från BK Sandarna om föreningens framtid i området.

Synpunkter från Länsstyrelsen och Trafikverket om trafikallsträng i området har besvarats i programsamrådsredogörelsen utifrån stadens helhetstänk kring trafikstrategin och utbyggnadsplaneringen. Länsstyrelsens synpunkter om kulturmiljö/arkeologi bekräftar behovet av fortsatta utredningar, vilket framgår av programmet.

Kontoret har bedömt att programmet kan godkännas i sin helhet. Revideringar har skett främst i dokumentet *Underlag och fördjupning* för att komplettera med faktauppgifter som inkommit under samrådstiden.

Programmet har inte reviderats utifrån framförda synpunkter på bebyggelsens utformning. Dessa frågor hanteras i kommande detaljplaner och de berörda boende har där möjlighet att lämna synpunkter på mer bearbetade förslag.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Numrering av yttranden utgår från löpande numrering av inkomna yttranden. Många sakägare och boende har lämnat synpunkter på samma frågor och deras synpunkter har därför sammanfattats för en samlad kommentar. Därför är numreringen i samrådsredogörelsen inte löpande.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden har deltagit i framtagandet av programmet och ställer sig bakom de övergripande inriktningarna. Nämnden är positiv till att programmet håller sig på en övergripande nivå och att mer detaljerade frågeställningar lämnas till kommande detaljplaner. Nämnden bedömer att den föreslagna strukturen är robust över tid och anser att de kommande detaljplanerna bör vara generella och flexibla samt att eventuella utformningsfrågor kan hanteras via genomförandeavtal.

Fastighetsnämnden anser att delen Fabriksområdet bör hanteras som en detaljplan för att skapa en bättre helhetslösning. Helheten för programområdet bör dessutom fortsätta parallellt med arbetet med detaljplanerna för att studera frågor som rör flera planer, exempelvis parkeringsfrågor och kommunala markanspråk, för att på så sätt bättre hushålla med exploateringsbar mark. Förutsättningarna för att exploatera programområdet bedöms som goda. Med tanke på områdets begränsade omfattning så kommer smarta lösningar för samutnyttjande och multifunktionella byggnader och ytor att behövas. Eventuella förbättringsåtgärder som berörs av programmet men som inte blir del av de nya detaljplanerna kan behöva samfinansieras mellan berörd nämnd och exploatör/fastighetsägare om detta blir aktuellt.

Fastighetsnämnden menar att de bevarandevärda byggnader som är i kommunal ägo inte bör ha bevarandebestämmelser i de kommande detaljplanerna för att på så sätt öka flexibiliteten framöver. Det gäller GS-hallen, linneförrådet och framförallt vagnhallen. Fastighetsnämnden ser ett behov av att fortsatt studera bland annat markmiljö, arkeologi och risker.

Kommentar:

Synpunkterna noteras och tas med till kommande detaljplanarbeten. Eventuellt bevarande av byggnader avgörs i detaljplanprocessen.

2. Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)

Inom programområdet finns ett flertal fjärrvärmeanslutna byggnader. De flesta ledningarna verkar kunna ligga kvar men detta behöver studeras närmare i kommande detaljplaner. Vid Ostindiegatan kan ledningsflytt bli aktuell om förskolan utökas. Även i planområdets centrala delar vid Bruksgatan kan ledningsflytt bli aktuella. Samtliga ledningsflyttar ska bekostas av exploatören. I övrigt har Göteborgs Energi AB (fjärrvärme) inget att erinra.

Kommentar:

Synpunkterna noteras till tas med till kommande detaljplanarbeten.

3. Göteborg Energi Gasnät AB

Göteborgs Energi Gasnät AB har inga driftsatta ledningar inom programområdet och därmed inget att erinra.

4. Göteborg Energi Gothnet AB

Befintliga optokablar och rör får beaktas. Vid intresse kan ytterligare rör och bredbands- och IT-tjänster levereras. I övrigt inget att erinra.

Kommentar:

Synpunkterna noteras till tas med till kommande detaljplanarbeten.

5. Göteborg Energi Nät AB

Göteborg Energi Nät AB äger många anläggningar inom området. Programmet innebär att många av de befintliga anläggningarna måste flyttas till nya lägen eller rivras. Programmet innebär också att flera ledningar och transformatorstationer behöver byggas om samt att ett nytt ledningsnät och nya transformatorstationer måste byggas. Det är viktigt att hänsyn tas till att plats för ledningsstråk och för transformatorstationer behövs i kommande detaljplaner. För befintliga och nya anläggningar inom kvartermark ska ledningsrätt upplåtas.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Det är angeläget att samverkan sker i ett tidigt skede av kommande detaljplaner för att kunna peka ut lämpliga lägen för bl a transformatorstationer.

41. Göteborgs Stads Parkering AB

Tidigare planer och planförslag i närområdet har visat på hur olika utbud av parkering i det större närområdet gör det svårt att lösa parkeringsfrågan i ett område som får för snäva geografiska gränser. Parkeringsbolaget förordar därför att programmet kompletteras med en områdesplan som ger en samlad bild av parkeringsutbudet och den sammanvägda tillgängligheten för hela programområdet samt närliggande Klippan innan arbetet med efterföljande detaljplaner startas. En sådan områdesplan bör kartlägga parkering för befintliga verksamheter, kommande exploatering och även hur en flexibel utbyggnad över tid kan främja andra färdmedel och en minskad bilanvändning på sikt. Parkeringslösningarna i området är också beroende på hur den framtida trafikföringen kommer att utformas.

Kommentar:

Önskemålet om områdesplan för parkeringen noteras och tas med till fortsatt planarbete för ställningstagande om det är aktuellt, och i så fall i vilken omfattning. Om det är aktuellt, involveras även Parkeringsbolaget i arbetet.

7. Idrotts- och föreningsnämnden

Idrotts- och föreningsnämnden konstaterar att behov finns för två idrottshallar inom stadsdelen Majorna-Linné. Nämndens investeringsutrymme, baserat på tidigare besked om att GS-hallen ska bevaras, innebär att den investeringen kan reduceras under förutsättning att GS-hallen reserveras för gymnastikändamål. Vid en etablering av en ny sporthall i stadsdelen kan GS-hallen i hög grad reserveras för gymnastikverksamhet. I ett vidare arbete kommer de två alternativa placeringarna av idrottshallar att studeras. Nämnden har även ett uppdrag av kommunstyrelsen att ta fram en sammantagen strategi för stadens simhallar, vilken omfattar att utreda behovet av nya simhallar i Göteborg och deras eventuella placering. Stadsdelen Majorna-Linné saknar i dag en simhall och Fixfabriksområdet skulle kunna bli en intressant lokalisering.

Kommentar:

Läge för idrottshall hålls fortsatt öppet i programmet, för att fördjupade studier ska kunna avgöra vilket läge som fungerar bäst ur olika aspekter.

Simhall är positivt och är ett önskemål som också kommit fram i samråd med boende i området. Eftersom IoFF har ett pågående arbete kring simhall är det svårt att säkra en lokalisering inom programmet, men fortsatta studier får visa om det är lämpligt och möjligt att inrymma en simhall i området. I så fall utreds en lokalisering utmed Karl Johansgatan i en kommande detaljplan.

Fortsatt nyttjande av GS-hallen som idrottshall är positivt men byggnadens kulturhistoriska värden bör beaktas. Om byggnaden avsevärt förvanskas kan det vara lämpligare att välja en fristående ny byggnad för idrottshall. GS-hallen har också värden för föreningsliv och småverksamheter. Fastighetsnämnden äger lokalen och fortsatt diskussion om utveckling av GS-hallen förs med fastighetskontoret.

8. Kretslopp och Vattennämnden

Kretslopp och vattennämnden uppskattar att det planeras för fastighetsnära insamling i programområdet samt att det förefaller vara möjliggöring att nå kvarteren med bil från flera håll vilket ökar flexibiliteten avseende angöring för avfallsfordon. Vägarna behöver klara tunga fordon och vara minst 5,5 meter breda om körning i båda riktningarna förekommer. Enkelriktade gator kan vara 3,5 meter. Majstångsgatans återvinningsstation kan behöva flyttas i framtiden.

Det finns allmänna VA-ledningar inom programområdet, vilka ska förses med ledningsrätt i kommande planarbete. Framtida utformning inom programområdet kan leda till att ledningar behöver flyttas. Dricksvatten kan anslutas till allmänt ledningsnät. Avlopps nätet ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Det allmänna ledningsnätet är kombinerat och en eventuell separering av det får utredas i kommande detaljplaner.

En dagvattenutredning ska göras för programområdet där även uppströms förhållande klargörs. Dag- och dräneringsvatten ska i första hand tas omhand lokalt inom kvarteretsmark genom infiltration och i andra hand fördröjas i magasin. Dagvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät, beroende på separering. Det är viktigt att skapa utjämning av dagvatten från hårdgjorda ytor. Materialval för utvändiga ytor ska väljas med omsorg om miljön.

Plankartan ska kompletteras med en bestämmelse som anger att lägga lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall ska tillåta (0,3 m över marknivå). Inom älvnära områden gäller lägsta nivå för färdigt golv och öppningar i byggnader på +2,9 m.

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på 4 meter mellan trädets rothals och ytterkant ledning ska hållas. Avsteg från grundregeln kan endast ske i speciella fall.

Det finns berganläggning i programområdet och i närheten av området. Eventuella sprängningar ska utföras så att skador ej uppkommer på anläggningen eller dess installationer.

Kretslopp och vatten kan inte uppskatta kostnader för ledningsomläggningar i detta skede utan återkommer i kommande detaljplaner.

Kommentar:

Angivna mått och uppgift om berganläggning förs in i programhandlingen *Underlag och fördjupning* inför godkännande. Uppgift om flytt av återvinningsplats finns med i *Undelag och fördjupning*.

9. Kulturnämnden

Kulturförvaltningen konstaterar att den utredning som Göteborgs stadsmuseum har tagit fram till programhandlingarna är en arkeologisk utredning och inte någon förundersökning. Däremot krävs arkeologiska förundersökningar om någon av de fornlämningar som finns i området kommer att påverkas av framtida exploatering. Skulle området för bussgaraget eller vagnhallarna ersättas med ny bebyggelse så behöver även dessa områden utredas då de inte omfattas i den arkeologiska utredning som nu gjorts. På platsen för Fixfabriken kommer en förundersökning att behöva ske då där finns en känd fornlämning (Sandarnaboplatsen).

Kulturförvaltningen ser positivt på att de centrala delarna av Sandarnaboplatsen behålls som park- och naturmark. I kulturmiljöunderlaget beskrivs Sandarnaboplatsen som utgrävd på 1930-talet, men det gäller endast begränsade undersökningar och lejonparten av boplatsen är oundersökt.

Fixfabriken, vagnhallen och Mölnlycke före detta sytrådsfabrik pekas i kulturmiljöunderlaget ut som särskilt betydelsebärande och värdefulla i omvandlingen av området. Kulturförvaltningen anser att samtliga dessa bör beaktas i programmet. I gestaltungsarbetet bör man förhålla sig till de olika tidsskikt och karaktärsdrag som präglar platsen.

Kulturförvaltningen är positiv till intentionen att skapa en levande blandstad med gammalt och nytt, och med boende och verksamheter. Kulturförvaltningen är även positiv till att de byggnader som föreslås bevaras ska göra just det, men negativ till den föreslagna rivningen av Fixfabriken som i stället bör kunna bevaras och integreras i ny bebyggelse.

Kommentar:

Uppgift om arkeologisk utredning korrigeras i planhandlingarna.

Uppgift om utgrävningen av Sandarna finns med i ett utredningsunderlag och korrigeras inte, men uppgiften noteras.

Programmet redogör för avsikten med att peka ut vissa äldre byggnader av särskilt intresse för stadsmiljön, medan kulturmiljöunderlaget pekar ut fler byggnader av kulturhistoriskt intresse. Möjligheten att bebygga området för den tidigare Fixfabriken har varit en förutsättning för programarbetet. Programmet har gett att exploateringsintresset väger tyngre än de kulturhistoriska värdena i fabriksbyggnaden.

10. Lokalnämnden

Lokalförvaltningen vill framhålla behovet av bostäder för funktionshindrade i området samt att där det byggs hyresrätter önskas även BmSS.

Med 1000 nya bostäder ökar även behovet av skola och förskola. Gällande förskola kommer nio avdelningar att behövas med ett behov av lektyta på 5700 m². I illustrationen till programmet föreslås en utbyggnad av den befintliga förskolan vid Ostindiegatan, men detta kan inte påräknas enligt Lokalsekretariatet.

I illustrationen är även en förskola placerad där det i dag finns ett kommunalt boende på Lantvärnsgatan. Den lokaliseringen kan utökas, men då behöver de 24 lägenheterna för missbrukare lösas inom området.

Behovet av skolplatser i området uppgår till ca 330 platser med en uteyta motsvarande 5000 m². Skolan och förskolan kan samordnas för att skapa synergieffekter och möjlighet till samutnyttjande av ytor. Det är även önskvärt att en ny sporthall lokaliseras så att den är till nytta för både befintlig skola och nya skolor.

Kommentar:

Efter uppföljande möten med Lokalförvaltningen och Lokalsekretariatet har inriktningen för kommande detaljplaner varit att planera för 500 utbildningsplatser för förskola upp till årskurs 3, som kan fördelas på lämpligt sätt utifrån ldersfördelningen på barnen. Det innebär ca 5000 kvm LOA och utrymme för liten idrottssal (ca 450 kvm) samt ca 15-20 kvm/barn för utevistelse. En samlad tomt för utbildning är önskvärd och kan vara aktuell i slänten upp mot Sandarna. Programhandlingen *Underlag och fördjupning* revideras.

11. Miljö- och klimatnämnden

Miljöförvaltningen tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att synpunkterna nedan beaktas.

Markanvändningen i programförslaget är väl anpassad efter de miljö- och hälsomässiga förhållanden som råder i dag och en omvandling av området ligger i linje med stadens planeringsinriktning mot en nära och grön storstad.

Miljöförvaltningen saknar en tydlig strategi kring Oscarsledens framtid i Göteborg. Den framtida utformningen och användningen av leden är på många sätt avgörande för hur södra älvstranden kan utvecklas. Programförslagets hantering av frågan är dock acceptabel då den utgår från dagens påverkan och utformning.

Tillgången till kollektivtrafik behöver förbättras, framförallt inom delen Fabriksområdet då den delen av området visserligen är central men har förhållandevis långt till god kollektivtrafik. Det är en bra strategi att samla parkeringar ovan jord och att lägga dem frikopplat från bostäderna då de kan placeras på platser som är mer lämpliga för just bostäder. Detta gör att de blir ett mer jämlikt alternativ gentemot kollektivtrafiken. Programmet bör dock tydligare uttala att tillkommande parkeringsanläggningar bör utformas så att det de på sikt enkelt kan ställa om till annan användning.

Programområdet är i stort välplanerat ur luftkvalitetssynpunkt. Inom området för Stadsgatan är dock kvaliteten inte bra. Med stor sannolikhet överskrids miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid. Kontor kan vara acceptabelt som användning men studentbostäder är mer tveksamt. Tillkommande bebyggelse, framförallt högre hus, kan påverka den befintliga bebyggelsen ur luftkvalitetssynpunkt, och detta behöver utredas vidare. En sådan utredning bör göras samlat, innan programområdet delas upp i flera planer.

Bullerfrågan hanteras på ett mycket bra sätt i området. Det skulle möjligen kunna framgå tydligare att strategin i det fortsatta arbetet ska vara att arbeta för att klara miljömålet om goda ljudmiljöer ute och inne. Sedan programmet togs fram har en ny förordning med riktvärden för trafikbuller trätt i kraft och programmet behöver kompletteras avseende att området ska klara dessa nivåer.

När det gäller Stadsgatan kan ny bebyggelse mot leden ge positiva effekter för befintliga bostäder rent nivåmässigt, dock kan ett mer slutet gaturum innebära reflektioner av exempelvis spårvagnsbuller och därför inte uppfattas som positivt av boende. Miljöförvaltningen bedömer det som osannolikt att tillräckligt låga bullernivåer på Karl Johansgatan för att det ska vara lämpligt med studentlägenheter, åtminstone utan omfattande åtgärder i trafikmiljön. Denna bedömning gäller även för de nya riktvärdena för smålägenheter. Avseende Vagnhallen så är bullerstörningarna från verksamheten där så pass omfattande att åtgärder krävs för att minska bullerspridningen baserat redan på befint-

ligt skick. Åtgärder på Vagnhallen kommer att krävas om det inte ska riskera att begränsa utvecklingen av området. Det är viktigt att ta höjd för att en ombyggnad av vagnhallen kan ske samtidigt som Fabriksområdet och att åtgärderna är prioriterade samt vidtas tidigt i processen så att de kan tillgodoräknas vid kommande detaljplanearbete.

Marken som ska bebyggas i området kan till stora delar antas vara förorenad, om än i olika grad, och Miljöförvaltningen förutsätter att detta hanteras på sedvanligt sätt. I Fabriksområdet ligger Fixfabriken som är klassad i högsta riskklassen avseende markföroreningar, detta då det använts klorerande lösningsmedel vilka är mycket allvarliga föroreningar ur ett miljö- och hälsoperspektiv. Dessa är dessutom svårbedömda ur geografisk omfattning på grund av deras natur, vilket innebär att hela området måste studeras samlat.

Det är bra att det planeras att göras en plan av hela Fabriksområdet och att det arbetas för en central dagvattenlösning där. En strategi bör uttalas i programmet om att omhändertagande och rening av dagvatten bör ske på sådant sätt så att det bidrar till ökad stadskvalitet och medverkar till en ökad biologisk mångfald.

Kommentar:

Programhandlingen *Underlag och fördjupning* innehåller skrivningar om parkeringshusens flexibilitet över tid.

Synpunkt om luftkvalitet noteras och tas med i utvärdering av kommande planers utredningsbehov.

Nya riktlinjer för buller förs in i programhandlingen *Underlag och fördjupning*. Nämnandens inställning till bostäder utmed Karl Johansgatan noteras, men programmet står fast vid inriktningen att möjligheten till bostäder ska utredas i kommande detaljplanearbete. Där får fördjupade utredningar visa om bostäder är lämpligt utifrån riktvärden för buller och luftkvalitet.

Utredning av markföroreningar inom Fabriksområdet genomförs samlat av fastighetsägarna och ligger till grund för kommande detaljplan.

Avsnitt om dagvatten i *Underlag och fördjupning* kompletteras med att omhändertagande och rening av dagvatten bör ske på sådant sätt att det bidrar till ökad stadskvalitet och medverkar till en ökad biologisk mångfald.

13. Park- och naturnämnden

Park- och naturförvaltningen ser positivt på att programmet utgår från en förändrad användning av mark som redan är bebyggd och ianspråktagen, eftersom det innebär att området kan utvecklas utan att orörd mark eller grönytor tas i anspråk. Detta gör att staden kan utvecklas till en stad med stora gröna kvaliteter samtidigt som staden byggs tätare.

Programförslaget ligger i linje med målen i Grönstrategin. I det fortsatta arbetet är det viktigt att arbeta vidare med hur den övergripande grönstrukturen för området bör se ut och fungera. Det är också viktigt att utveckla kopplingarna till den omkringliggande stadens grönstruktur.

Programförslaget föreslår att Sannaparken utvecklas som mötesplats och samlingsplats för nya och befintliga områden. Detta är en viktig fråga i det fortsatta arbetet. En utveckling av parken innebär att park- och naturförvaltningen får kostnader för investeringar och drift. De ekonomiska konsekvenserna bör därför beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet.

Kommentar:

Noteras.

14. Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänsten anser att den sammanställning av tidigare utförda riskanalyser som gjorts ger en bra överblick och inriktning för det fortsatta arbetet. Området utmed Oscarsleden är problematisk men inte omöjlig. Hur färjetrafiken från stadens centrala delar utvecklas kan komma att påverka programområdet. De riskkällor som inte redogjorts för i sammanställningen är två drivmedelsstationer.

Räddningstjänsten har inget att erinra mot programmet i samrådsskedet.

Kommentar:

Noteras. En av de angivna drivmedelsstationerna är riven sedan programhandlingarna togs fram. Stråket utmed Karl Johansgatan har pekats ut som strategiskt lämpligt för en drivmedelsstation, enligt en lokaliseringsstudie av drivmedelsstationer framtagen av fastighetskontoret 2015. Funktionen bör alltså finnas kvar vid Karl Johansgatan, men läge och innehåll kan se annorlunda ut än idag.

15. Stadsdelsnämnden i Majorna-Linné

Stadsdelsnämnden i Majorna-Linné anser att programmet ger många positiva konsekvenser för stadsdelen och tillstyrker därför remissen. Nämnden vill dock att ett antal frågor beaktas i det fortsatta arbetet. Framförallt handlar det om behovet av både ekonomiskt och fysiskt tillgängliga lägenheter för äldre då många sådana finns i området och som idag bor i lägenheter utan hiss. Det vore dessutom önskvärt om andelen invånare med utländsk bakgrund kan höjas inom stadsdelen.

Spårområdet framför Vagnhallen är problematiskt och det krävs snara åtgärder för att göra området tryggare och säkrare. Skulle verksamheten flytta så vore det önskvärt med en dialog med majborna om vad byggnaden ska innehålla. Likaså bör dialog hållas om Sannaparkens framtida innehåll ur ett barn- och jämställdhetsperspektiv.

Enligt programkartan ser det ut som att en bit grönyta försvinner i Sannaparkens nordöstra del. För att undvika att knapra in på grönområdet föreslår nämnden att gångvägen flyttas till parkens kant.

Placeringen av framtida förskolor i området ska ske i samarbete med stadsdelsförvaltningen. Den plats som föreslås nu är kuperad.

Nämnden vill understryka behovet av äldreboende, trygghetsbostäder och BmSS samt att en ny hållplats för buss vid GS-hallen blir verklighet.

Kommentar:

Stadsdelsnämndens synpunkter om upplåtelseform och boendeformer (BmSS, trygghetsbostäder) sänds till fastighetskontoret för avvägning inför kommande markanvisningar på kommunal mark.

Vagnhallen kommer att bli kvar i befintligt läge och den störning som den utgör behöver hanteras på plats.

Synpunkt om utformning av parken meddelas Park- och naturförvaltningen.

Gränsen för bebyggelsen har placerats utmed gångvägen för att den utgör en tydlig gräns i parken idag, en gräns som bedöms lämplig att utgå ifrån i kommande planarbete. Bl a ligger minigolfbanan idag inom den zonen och dess framtida läge utreds i kommande planarbete.

Förslag till framtida skola tas fram i samverkan mellan flera förvaltningar inom staden.

16. Stadsledningskontoret, lokalsekretariatet

1000 nya bostäder genererar ett behov av utbildningslokaler (förskola och skola) för 500 barn/ungdomar. Uppdelat på förskola och skola (vilket det inte behöver vara fysiskt) blir det nio avdelningar förskola med önskvärd lekyta om 5800 m² och 2000 m² BTA undervisningslokaler samt skola för 330 barn som behöver ytterligare 5000 m² uteytor och 4000 m² undervisningslokaler. Den redovisade beskrivningen av förskola och skola på programillustrationen innebär att det behovet inte är tillgodosett. En ny större enhet med utbildningslokaler vid Lantvärnsgatan är en tänkbar lösning, men det genererar ett ersättningsbehov av 24 nya lägenheter för personer med missbruksproblem.

Det är önskvärt att en ny sporthall lokaliserar så att den är till nytta för befintliga och nya skolor.

Det finns ett fortsatt behov av bostäder för funktionshindrade och det är önskvärt att BmSS inkluderas i ett eller två flerbostadshus där det byggs hyresrätter.

Kommentar:

Se kommentar till Lokalförvaltningens yttrande, nr 10.

17. Trafiknämnden

Trafikkontoret menar att programmet väl speglar de ambitioner som trafikkontoret och Göteborgs Stad har med stadsdelen. Detta gäller inte minst strävan att omvandla Fixfabriksområdet från ett verksamhetsområde till en blandstad. Trafikkontoret har ingen erinran mot programmet men vill ändå belysa några punkter.

Programmet framhåller på ett bra sätt vikten av att koppla en förlängning av Ostindiegatan genom Fixfabriksområdet till Karl Johansgatan vilket bidrar till liv och rörelse och ökar tryggheten. Ett öppnande av Kennedygatan genom en anslutning till Ostindiegatan skulle ytterligare stärka integrationen mellan områdena och ge större möjligheter för en eventuell platsbildning i hörnet av Sannaparken.

En ny spårvagnshall med service- och reparationsfaciliteter bör kosta ca 1,5 miljarder vilket är en minskning mot beskrivningen i programmet.

En utveckling av Karl Johansgatan genom programområdet är avgörande för en lyckad omvandling av Fixfabriksområdet och gatan måste anpassas för en trafiksituation med fler gående och cyklister. Hastigheten bör sänkas, fler korsningspunkter behöver åtgärdas och trafikseparering mellan trafikslagen bör införas. Exempelvis bör korsningen mellan Karl Johansgatan och Banehagsgatan trafiksäkras med exempelvis signalreglering.

En flytt av busshållplatsläget Klippan till ett läge söder upp på Karl Johansgatan nordost om Banehagsgatan skulle ge boende i Fabriksområdet en ökad närhet till kollektivtrafiken och ge en ny och tydlig utformning av korsningen. Detta kan också ge en bättre infart till verksamheterna mellan Karl Johansgatan och Oscarsleden. Den nya bebyggelse som föreslås mellan Karl Johansgatan och Oscarsleden ökar stadsrumskänslan och kan skapa en förbättrad bullersituation för de boende. Gångstråket på Karl Johansgatans sydöstra sida mellan Banehagsgatan och Älvsborgsgatan har en utformning som motverkar trygghet och orienterbarhet. Med en förändring av situationen enligt trafikkontorets bifogade förslag kan orienterbarheten och den upplevda tryggheten öka i området. För att möjliggöra detta behöver de yttre tillfartsspåren till Vagnhallen tas bort. Dessa spår har dock inte bedömts som vitala för spårvägens verksamhet.

Jaegerdorffsplatsen är den viktigaste entrén för den som kör bil till programområdet. Detta kommer dock att utredas separat i ett kommande program för Jaegerdorffsmotet.

I programmet nämns att Oscarsleden utgör en kraftig barriär och att målet måste vara att i framtiden omvandla leden till en stadsgata. Trafikkontoret vill förtydliga att leden i dag har europavägsstatus och att det är Trafikverket som är trafikhållare. I dagsläget varken bedriver eller medverkar trafikkontoret till en utveckling att omvandla Oscarsleden till stadsgata. Barriäreffekten kan dock minskas genom att de portar som finns mellan programområdet och hamnområdet utvecklas.

Kommentar:

Kostnad för spårvagnshall justeras i *Underlag och fördjupning*.

Resonemang om ny hållplats finns i *Underlag och fördjupning*.

Skrivningen om att Oscarsleden på sikt ska omvandlas till stadsgata är fel uppfattat. I Underlag och fördjupning finns denna text: "Förslaget är ett första led att överbrygga barriärerna och ska inte motverka en långsiktig förändring av Oscarsleden till en mer integrerad stadsgata." Målet i programmet är att inte omöjliggöra en framtida omvandling av Oscarsleden, men inom programmets genomförandetid finns inte förutsättningar att genomföra någon sådan förändring.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

19. Business Region Göteborg AB

Business Region Göteborg ställer sig bakom programmet och dess innehåll. Liksom det beskrivs i programhandlingarna så är det viktigt att bevara möjligheten för de mindre verksamheterna att vara kvar i området och att det ges möjligheter till tillskott i form av handel- och serviceinriktade verksamheter. BRG stödjer programmets inriktning där det föreslås blandstad och betonar vikten av att de verksamheter som finns där i dag kan fortsätta bedriva sin verksamhet utan att behöva göra alltför stora anpassningar. Det är viktigt med en god dialog med de fastighetsägare och verksamhetsutövare som finns i området idag. BRG bistår gärna med kontakter och rådgivning vid eventuellt behov av nyetableringar och omflyttningar.

Kommentar:

Synpunkterna noteras, möjligheten till stöd från BRG uppskattas.

21. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inget att erinra mot förslaget.

22. Polisenhet Göteborg City

Polisenhet Göteborg City har inga synpunkter på samrådshandlingen.

23. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ser positivt på att Göteborgs stad tar initiativ till ett helhetsgrepp om tre centralt belägna områden, Kungsladugård, Majorna och Sandarna i programmet och anser att kompletteringen är väl avvägd. Ett antal frågor kommer dock att behöva studeras i det fortsatta arbetet.

E45 och E6 är riksintresse för trafikanläggningar och vid en förändring av strukturen i närområdet bör diskussioner tas gemensamt med inblandade aktörer för att komma överens om en gynnsam lösning som möjliggör en hållbar stadsutveckling utan att negativt påverka riksintresset.

Programområdet angränsar till riksintresseområdet för kulturmiljö: Landshövdingehusområdet Majorna-Kungsladugård. Mötet mellan den nya bebyggelsen i programområ-

det och landshövdingehuset är en av de viktigaste kulturmiljöfrågorna och behöver utredas vidare.

Statens geologiska institut efterlyser ett underlag gällande totalstabilitet där hela programområdets säkerhetsfrågor kartläggs på ett övergripande sätt och inte i enskilda delområden.

Länsstyrelsen anser att det förslag till inriktning avseende riskhantering är bra på en övergripande nivå men måste bearbetas och preciseras vid detaljplanering. Programkartan stämmer dock inte helt med den föreslagna inriktningen för riskhantering.

I programmet redovisas en historisk inventering avseende förorenad mark. Redan nu bör en uppfattning bildas för vilka insatser som kommer att krävas för att genomföra exploateringen och de eventuella saneringar som detta medför för att på så se om området är lämpligt för bostäder och förskola.

Buller- och vibrationsstörningar kommer att behöva studera i fortsatt planarbete. Länsstyrelsen är positiv till att bostäder inte förelås vid Karl Johansgatan. Bostäder i anslutning till Vagnhallen behöver studeras mer noggrant framöver.

En utbyggnad av bostäder i närheten av hårt trafikerade leder kan medföra att fler människor i Göteborg exponeras för skadliga halter av luftföroreningar. Planområdet gränsar till Oscarsleden vars trafikmängd enligt Trafikverket beräknas öka. Planen behöver förhålla sig till hur en ökad trafikmängd på Oscarsleden kan komma att påverka luftkvaliteten i planområdet och visa vid kommande detaljplanering att planen inte leder till ökad trafik, ökade emissioner eller försämrade förutsättningar för luftkvaliteten så att människor inte exponeras för halter över miljökvalitetsnormerna vid bostäder, skolor eller andra känsliga objekt. I det fortsatta arbetet behövs detaljerade spridningsberäkningar på gaturumsnivå för kvävedioxid och partiklar för att säkrare kunna bedöma luftkvalitetens vid planerade bopstäder och förskolor.

I det fortsatta planarbetet behöver den eventuella påverkan exploatering och dagvatten har på Göta Älv och miljökvalitetsnormerna för Fisk- och musselvatten belysas. I programmet saknas en diskussion kring hur dagvattnet kommer att behöva hanteras. Länsstyrelsen bedömer att det generellt kan bli en förbättring gentemot dagsläget men det måste beaktas att området i dag är förorenat och marken är uppbyggd av leror. En dagvattenutredning behöver ingå i kommande detaljplaner.

Nästan hela Sandarnaboplatsen, en av Västsveriges viktigaste förhistoriska boplatser, finns inom programområdet. I programområdets västra kant finns även fornlämningen Gamla Älvsborgs slott. Ytterligare fyra nyfunna fornlämningar daterade från senmedeltid till tidigt 1800-tal finns i området. Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen utifrån kulturmiljösynvinkel att det inte går att utesluta att markanvändning enligt förslaget inte resulterar i betydande miljöpåverkan.

De goda intentioner som programmet presenterar angående att på sikt omvandla Jaegerdorffsplatsen och skapa en stadsmiljö förutsätter att den tunga trafiken till och från Göteborgs hamn och Stenaterminalerna flyttas, vilket kräver att Göteborgs stad för diskussioner med alla inblandade.

Länsstyrelsen vill gärna se att Göteborgs stad tar ett helhetsgrepp om trafiksituationen längs med Oscarsleden och analyserar konsekvenserna av de olika storslagna bebyggelseutvecklingsplanerna. Fortsatt planarbete behöver ha ett underlag som bygger på förebyggande åtgärder hur den tillkommande trafiken kan lösas på ett hållbart sätt.

Vid beräkning av parkeringstal bör kommunen dra av 10% för kollektivtrafikhärläge.

I programmet föreslås att Stadsgatan bebyggs med sex våningar med möjlighet till större partier. Inför detaljplanen bör hänsyn tas till de närliggande landshövdingehusen och siktlinjerna kommer att behöva utredas. Det är viktigt att kontakten med vattnet bevaras.

Byggnaderna på Karl Johansgatan 105 ritades av Hans Hedlund och har med sina förträdgårdar höga kulturhistoriska värden vilket Länsstyrelsen anser bör skyddas med bevarandebestämmelser. Även funkishusen i Sandarna finns med i det kommunala bevarandeprogrammet.

Länsstyrelsen vill gärna se en översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer vid det fortsatta planarbetet.

Länsstyrelsen påpekar att kommunen bör planera för ett mikroklimat som kan hantera varma dagar, då klimatförändringarna kommer att innebära att de högsta dygnstemperaturerna på sommaren ökar. I planeringen av området måste risken för boende under värmeböljor vara en parameter när mikroklimaten utreds.

Det är berömvärt att programarbetet har byggts på ett underlag inhämtad från enkätundersökning, stadsvandring, dialogworkshopar och hållbarhetsutvärdering och Länsstyrelsen ser fram emot att se hur det tas tillvara i kommande detaljplaner. Särskilt viktigt att anordna friyta nära nya bostäder och skolor.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning i behovsbedömningen att det inte kan utslutas att programförslaget innebär betydande påverkan på miljön och anser att det behöver studeras vidare.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 1.

Kommentar:

För kommentar om påverkan på riksintresse för Kommunikationer/Oscarsleden och för resonemang om påverkan på trafiken i stort, se kommentar till Trafikverkets yttrande (nr 27).

Länsstyrelsen tydliggör i sitt yttrande att mötet med landshövdingehusens struktur är en av de viktigaste kulturmiljöfrågorna. Detta synsätt förtydligas i *Underlag och fördjupning*.

Frågan om totalstabilitet inom området hanteras lämpligen inom respektive detaljplaneområde, eftersom de två aktuella detaljplaner som ska följa på programmet omfattar varsin stor och sinsemellan avgränsad yta (Fabriksområdet respektive Stadsgatan)

Fördjupning av kunskapsunderlaget om förorenad mark pågår och kommer att fortsätta i kommande detaljplaner för att frågan ska kunna hanteras i genomförandet.

Länsstyrelsen har uppfattat att bostäder inte planeras vid Karl Johansgatan. Programmet anger att bostäder bör prövas utmed Karl Johansgatan, men givetvis utifrån möjligheten att klara bostäder enligt gällande riktvärden för buller, luftkvalitet mm.

Vibrationsstörningar från spårvagnstrafik och vagnhallen noteras bland möjliga kommande utredningar.

Utredning av luftkvalitet ingår i det paket av utredningar som kommer att krävas för detaljplanering i utsatta delar av programområdet.

Programmets inriktning är tydlig i att inte medverka till en ökning av trafiken. Bedömningen av trafikalstringen inom staden bygger på en helhetsbild av stadens trafikflöden och samtidigt åtgärder i aktuella projekt. Nya projekt innebär ett begränsat tillskott av trafik, som ska ses mot stadens arbete med att minska trafikarbetet i staden som helhet och därmed innebär inte de nya projekten i sig något tillskott till stadens totala trafikbeslutning.

Programmet anger att dagvattenfrågorna ska hanteras samlat och att en viktig förutsättning för det är att hantera nyexploatering inom Fabriksområdet samlat i en detaljplan. Dagvattenutredning ingår i det paket av utredningar som kommer att bedömas i detaljplanerna.

Kommunen avser att ha fortsatt kontakt med Länsstyrelsen för att hantera områdets arkeologiska förutsättningar. Uppgifter om nyfunna fornlämningar införs i *Underlag och fördjupning*.

Området kring Jaegerdorffsplatsen kan bli föremål för en fördjupad studie. För att veta vilka förutsättningar som gäller där avseende tung trafik, behöver framtiden för färjetrafiken vara kända.

Parkeringsberäkning sker i detaljplaneskedet. Programmet lägger fast att man ska kunna tillämpa parkeringstalen för centrala staden eftersom området ingår i ”utökade innerstaden” enligt Utbyggnadsplaneringen. Reduktion för god kollektivtrafik och andra reduktioner framgår vid faktiska beräkningar utifrån den bebyggelse som detaljplanen möjliggör.

Det noteras att Länsstyrelsen lägger särskild vikt vid anpassning till landshövdingehusbebyggelsen när det gäller hänsyn till kulturmiljön. Fortsatt kontakt tas med Länsstyrelsen för att avgränsa vilka områden som berörs.

Bevarande av huset på Karl Johansgatan 105 är av kulturhistoriskt intresse. Av programmet framgår att kommunen bedömer att en detaljplan med skyddsbestämmelser är svår att åstadkomma eftersom användningen bostäder inte kan säkras i detaljplan så nära Oscarsleden. Upphävande av gällande plan (trafikområde) bedöms ge tillräckligt skydd.

Underlag och fördjupning kompletteras med uppgiften att Sandarna ingår i bevarandeprogrammet.

Avsnittet om mikroklimat i Underlag och fördjupning kompletteras avseende höga temperaturer sommartid.

I övrigt noterar kommunen att Länsstyrelsen instämmer i de avvägningar och ambitioner för området som kommunen ger uttryck för i programmet.

25. Skanova Nätplanering

Inom området har Skanova flertalet kanalisations- och kabelstråk med tillhörande kabelbrunnar. I samband med kommande detaljplaner får ställning tas till hur/om dessa anläggningar påverkas.

Kommentar:

Noteras.

26. Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har inget att erinra och då de inte har några ledningar i området önskar de inte medverka i fortsatt remissförfarande om områdesavgränsningen inte ändras.

27. Trafikverket

Trafikverket anser att inriktningen i det fortsatta arbetet bör vara att ytterligare utveckla möjligheterna att resa kollektivt samt att gå och cykla för att minska bilberoende och därmed belasta närliggande E45 och E6. Det bör tas fram en plan för hur kollektivtrafiken i området ska utvecklas och hur dess framkomlighet säkerställs.

Trafikverket vill se hur programmets genomförande kommer att bidra till att målen i Göteborgs stads trafikstrategi nås. Trafikverket anser att det är viktigt att se över parkeringsnormen för tillkommande bostäder och att arbeta för ett lägre bilinnehav.

I programhandlingarna framgår att det finns en önskan att förändra Oscarsledens och Jaegerdorffsmotets funktion. Trafikverket vill förtydliga att det inte är möjligt utan en omlokalisering av Stena Line.

Trafikverket vill inom programmet se en trafikanalys som visar hur exploateringen påverkar E45 och E6 vilka är utpekade som riksintressen för kommunikation. Denna trafikanalys bör samordnas med en analys för samlokalisering av Stena Line vid Tysklandsterminalen. Trafikverket anser inte att en sådan analys kan lyftas ur programmet och hanteras i ett separat program för Jaegerdorffsmotet.

Den riskanalys som gjorts föreslår åtgärder i Trafikverkets väganläggningar vilket kan medföra att en vägplan behöver upprättas. Eventuella sådana åtgärder kommer att bekostas av kommunen.

Området är bullerutsatt och Trafikverket förutsätter ett gällande riktlinjer för buller och vibrationer för nybyggnation kommer att följas och hanteras inom ramen för programmet.

Kommentar:

Kommentaren berör både Trafikverkets yttrande och i tillämpliga delar även Länsstyrelsens yttrande.

Göteborgs stad har antagit ett antal styrdokument som staden ska följa vid all fysisk planering. Styrdokumenterna är att betrakta som konkretisering av Göteborgs stads översiktsplan. Trafikstrategin och Utbyggnadsplaneringen är två av dessa dokument som då fungerar som viktiga verktyg vid stadens planeringsarbete. I dessa dokument framgår hur staden ska förhålla sig för att såväl klara av en växande befolkning som att uppnå ett hållbart resande. Styrdokumenterna utgör tillsammans en strategi för hur staden ska växa och bli en nära storstad med 150 000 fler invånare än idag samtidigt som resandet i staden ska bli hållbart. Allt detta ska ske fram till år 2035. Enligt denna strategi är det en växande befolkning i Göteborgs stad som kommer att ge förutsättningarna för att lyckas få till ett hållbart resande i staden, Främst kommer det ske genom en förtätning längs med befintliga kollektivtrafikstråk i de delar av staden som vi benämner mellanstan. Detta ger underlag för att bygga upp ett effektivt och hållbart transportsystem för staden. Som en effekt av att vi följer stadens styrdokument har Göteborgs stad gjort bedömningen att biltrafiken kommer att minska med 25 % fram till år 2035. Detta är något som också kommer att ge positiva effekter för det statliga vägnätet.

Då Majorna och därmed Fixfabriksområdet är en del av den utökade innerstaden, ger en förtätning i programområdet därmed mycket goda förutsättningar till att bidra med att uppfylla de övergripande målsättningar som Göteborgs stad har med sitt planarbete. I programarbetet har därför stor kraft lagts på att uppfylla de inriktningskrav som de olika styrdokumenterna föreskriver. Det betyder att de detaljplaner som kommer att påbörjas som en följd av programarbetet kommer att ligga i linje med trafikstrategins ambitioner och därmed kunna bidra med att stärka Göteborgs stads hållbarhetsarbetet inom mobilitetsområdet, En bedömning är därför att de detaljplaner som omfattas av programområdet kommer att bidra till att uppnå de effektmål som är uppsatta i trafikstrategin.

Programmets förslag på trafik- och mobilitetslösningar ska ses som en direkt konkretisering av Göteborgs stads trafikstrategi. Detta syns i att programmet på ett stadsmässigt sätt möjliggör att sammanbinda Fixfabriksområdet med de omkringliggande stadsdelarna och på det sättet ökar tillgängligheten till de angränsande områdena. Programmet bidrar också till att öka tillgängligheten till de redan etablerade kollektivtrafikstråken och cykelstråken och stärker kopplingarna över Oscarsleden för de oskyddade trafikanterna.

Stadsmässigheten leder även till ökad rumsstruktur längs med Karl Johansgatan, vilket ger en bulleravskärmning mot Oscarsleden. Utvecklingen av handel i området möjliggör att människor i stadsdelen lokalt kan förse sig med livsmedel utan att behöva åka bil till andra områden för att få sina behov uppfyllda. Det bidrar till ökad hållbar mobilitet i området.

Programmets framhållna satsningar på tydliga utformningar av trygga gång- och cykelstråk ökar orienterbarheten i området när de gamla kvartersstrukturerna moderniseras. Det bidrar till ökad trygghet till de närliggande kollektivtrafikållplatserna samtidigt som några hållplatslägen föreslås flyttas för att komma närmare den nya bostadsbyggheten. Detta är åtgärder som ytterligare kommer att bidra till ett hållbart resande i programområdet. Detta stödjer också förutsättningar för ett fortstätt lågt bilinnehav i denna del av staden som alltså enligt utbyggnadsplaneringen benämns som en del av den utökade innerstaden.

Trots allt arbete som vi gör med att planera för ett nära och hållbart Göteborg, uppskattar vi att en del av de resor som de närmare 150 000 nya göteborgarna kommer att göra år 2035, delvis kommer att ske med bil som färdmedel. Det innebär att för enskilda detaljplaner och program, kommer en viss tillkommande trafikökning med bil uppskattas, även om denna historiskt sett är att betrakta som låg i de prioriterade utbyggnadsområdena. Hur vi ska beräkna denna trafikstring från till exempel en nyproduktion av bostäder för ett visst område är väletablerat.

Samtidigt är det så att trots att Göteborgs stad vid all fysisk planering följer de upprättade riktlinjerna vid framtagande av planer och program, och trots att vi har kommit fram till vilka positiva effekter vi kan förvänta oss när vi följer riktlinjer vid planering, är det svårt att i enskilda detaljplaner och planprogram visa på en viss storlek på en förväntad resandeminskning. Detta eftersom dessa minskningar är systemeffekter av det hållbarhetsarbetet som sker i hela Göteborgs stad. Att visa hur allt arbete med det hållbara resandet påverkar på systemnivå är därför inget arbete som låter sig göras i varje enskilt plan- eller programarbete, utan detta är ett arbete som måste ske på övergripande systemnivå. Detta är ett omfattande arbete som pågår i Göteborgs stad och där målsättningen är att kunna visa hur mycket trafiken beräknas minska i de olika områdena om de upprättade planeringsstrategierna efterföljs.

Konsekvensen av detta blir därför att det ger en felaktig bild att anta att trafiken i ett område ökar när vi förtätar i enlighet med de riktlinjer som vi har antagit i staden. Den trafikstring som ändå blir en effekt av en bostadsutveckling i ett område är viktig för att förstå hur vi ska ta hand om trafiken lokalt, men ur ett systemperspektiv innebär de förutsättningar som följer Göteborgs stads trafikstrategi och utbyggnadsplanering på systemnivå att trafiken kommer att minska som en effekt av att trafikstrategin successivt konkretiseras.

När det gäller Jaegerdorffsplatsen är Göteborgs stads bedömning att funktionen som trafikplats ur ett trafikperspektiv inte förändras genom de förbättringsåtgärder i miljön som diskuteras i programmet. Inte heller påverkas Jaegerdorffsplatsens funktion av att ”inte omöjliggöra en eventuell framtida förändring av Oscarsleden”.

Om det blir aktuellt med en flytt av Stenaterminalen som nämnts i programarbetet, har Göteborgs stad för avsikt att utreda konsekvenserna av detta i ett eget programarbete. I ett sådant program kommer Göteborgs stad att utreda vilka eventuella konsekvenser det skulle medföra för trafiken på Oscarsleden samt för Jaegerdorffsplatsen vid en utveckling av dessa platser.

Göteborgs stad menar att det i nuläget varken finns behov eller möjligheter att samordna en trafikutredning för Fixfabriksområdet med en samlokalisering av Stena Line vid

Tysklandsterminalen som Trafikverket anser, mycket beroende på att det i nuläget inte finns tillräckligt med underlag för en sådan flytt. Göteborgs stad ser dock en framtida utvecklingspotential för stadsutveckling i området mellan Oscarsleden och Göta älv. I takt med att det blir aktuellt att arbeta med dessa utvecklingsprojekt kommer Göteborgs stad att inkludera trafiken på Oscarsleden/Götaleden i dessa arbeten.

29. Västtrafik AB

Västtrafik ser positivt på den föreslagna förtätningen av bostäder i anslutning till befintlig kollektivtrafik under förutsättning att depåkapacitet för såväl spårvagn som buss inte försämras i Göteborg vare sig kort- eller långsiktigt. Västtrafik skulle i det fortsatta arbetet vilja lyfta frågan om en möjlig bytespunkt för buss, spårvagn och båt i anslutning till Jaegerdorffsmotet.

Ett av Göteborgsregionens mål är att minst 40 % av resorna ska ske med kollektivtrafik år 2025. Detta innebär att även depåer och uppställningsplatser behöver öka. Västtrafik anser att en alternativ lokalisering för bussdepån måste finnas innan området tas i anspråk för andra verksamheter.

En justering av spåren vid Vagnhallen för att möjliggöra för en bullerdämpande byggnad är tveksam med hänsyn till de krav på antal spår och minsta radie på kurvor som finns. Västtrafik poängterar att det är av största vikt att spårvagnsdepån kan finnas kvar men också att den kan utvecklas då den i dag hyser uppställning och verkstad för ca hälften av spårvagnsbeståndet i staden. Att Vagnhallen ligger kvar i befintligt läge är av yttersta vikt för Västtrafik.

Kommentar:

Synpunkt om bytespunkt vid Jaegerdorffsmotet tas med till kommande detaljplanering.

Nytt läge för bussdepå utreds i pågående övergripande utredning för sig och avtalen på bussdepån inom området har förlängts till 2020.

En förutsättning för fortsatt planering är att spårvagnshallen blir kvar. Programhandlingarna revideras så att denna förutsättning blir klar. Möjligheten till bullerdämpande byggnad utmed Karl Johansgatan utreds i kommande planarbete utifrån spårförutsättningarna.

Sakägare

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

44. Majorna Projektutveckling AB

Majorna Projektutveckling har som fastighetsägare för Fixfabriken deltagit aktivt i framtagandet av programhandlingarna liksom bedrivit dialogverksamhet. Fastighetsägarna är mycket positiva till programinnehållet men vill framföra några synpunkter.

Majorna Projektutveckling uppskattar kvartersstruktur, men anser att det är viktigt att pröva fler utformningar av Fabriksområdet, med möjlighet till variation i höjd. Fabriksområdet och Bussgaraget ligger i skärningspunkten mellan olika bebyggelse typer vilket ger möjlighet att knyta an till någon av dessa eller skapa något helt nytt. Av den anledningen är det viktigt att beslut om start av detaljplan tas utan gestaltningsbegränsningar avseende struktur och hushöjd.

Majorna Projektutveckling välkomnar programmålet på 1000 lägenheter och tror att det är viktigt med täthet och densitet om blandstad med butiker i bottenplan ska uppnås. Möjligheterna att bevara delar av Fixfabrikens gamla kontor studeras parallellt, men fastighetsägarna vill påpeka att det är viktigt att den delen inte får bevarandekrav för att behålla flexibiliteten framöver.

Det är viktigt att omvandla Karl Johansgatan till ett väsentligt grönare stadsrum med bättre rumslighet, fler butiker och lägre hastigheter. Verksamheter och idrottshallar ligger mycket bra där i anslutning till Karl Johansgatan och Oscarsleden vilket gör att de blir synliga och nåbara. Ett nytt läge för en idrottshall bör vara där och inte på bussgaragetomten där dessa förutsättningar saknas.

Kommentar:

Programmet är vägledande för bevarandefrågor, men eventuella bevarandekrav för enskilda byggnader hanteras vid behov i kommande detaljplaner.

Läge för idrottshall utreds vidare och programmet kommer fortsatt att hålla öppet för olika placeringar av en idrottshall inom programområdet.

47. Bostadsrättsföreningen Karl Johansgatan 92, Majorna 116:7

Bostadsrättsföreningen motsätter sig större och högre hus än vad som finns idag på Karl Johansgatan, mellan Kustgatan och Jaegerdorffsplatsen. Att bygga ett långt stråk av nya och höga byggnader mellan befintlig bebyggelse och älven är befängd, framförallt då närheten till älven är signifikant för Majorna. Nya kopplingar under Oscarsleden till älven är ett mycket bra förslag, men detta förtas helt om kopplingarna omgärdas av höga hus. Boendekvaliteten för befintliga boende kommer att bli kraftigt försämrad.

Bostadsrättsföreningen vill förtydliga att de inte har något att invända på förslagen för Fixfabrikområdet, utan bara för den delen som berör Karl Johansgatan. De önskar att den sistnämnda delen bryts ut och att inriktningen där arbetas om så att bensinstationen i stället kan vara kvar. Det ger en negativ miljöpåverkan om boende ska behöva köra långt för att tanka och tvätta bilen.

Kommentar:

Området utmed Oscarsleden står inför en omvandling, när området som helhet har pekats ut som en del av den utökade innerstaden i kommunens strategi för utbyggnadsplanering. Det gör att marken ska utnyttjas på bästa sätt. Framtiden för färjetrafiken i älven är inte säker på lång sikt och hela området kan få en annan prägel i framtiden. Därför ger programmet utrymme för en högre och större byggnation mellan Karl Johansgatan och Oscarsleden. Hur byggnationen utformas beror på möjligt innehåll i byggnaderna och vilken efterfrågan som finns på olika typer av lokaler. Kommunen önskar därför hålla öppet för olika användningar och utformningar av bebyggelsen här. Det innebär att programmet har en flexibel användning och en möjlighet till hög exploatering. Hur området kommer att se ut i framtiden studeras i kommande detaljplaner.

De boende kommer att få sin utsikt påverkad. Detaljplanen bör studera hur negativ påverkan kan begränsas.

Stråket utmed Karl Johansgatan har pekats ut som strategiskt lämpligt för en drivmedelsstation, enligt en lokaliseringsstudie av drivmedelsstationer framtagna av fastighetskontoret 2015. Funktionen bör alltså finnas kvar vid Karl Johansgatan, men läge och innehåll kan se annorlunda ut än idag.

78. Familjebostäder i Göteborg AB, Majorna 109:27

Familjebostäder är mycket positiva till att området förtätas och att en ny stadsdel skapas. De hoppas få möjlighet att förädla deras fastighet som finns i programområdet samt att förtäta bostadsbyggandet söder om området där de har fastigheten Sandarna 14:2.

Kommentar:

Området nedanför Familjebostäders fastighet i Sandarna är kommunal mark. Inriktningen för fortsatt arbete är att området nedanför slänten prioriteras för skola.

98. Bostadsrättsföreningen Gröna Gatan 27-39, Majorna 123:18

Bostadsrättsföreningen Gröna Gatan 27-39 ställer sig positiv till att göra området mer attraktivt och grönt. Föreningen anser dock att en stad ska vara inbjudande och inte döljas bakom höga murar av byggnader såsom det exempelvis är på Eriksberg. Av den anledningen motsätter de sig höga byggnader vid hamninloppet. Byggnaderna bakom borde få synas. Karl Johansgatan skulle heller inte bli bättre av att det blev höga byggnader på båda sidorna och att gatan då skulle bli instängd utan vattenkontakt. Ska gatan uppfattas som grön så hjälper det inte med höga hus. Dessutom kommer det att bli problematiskt ur buller och luftsynpunkt, med tanke på avgaser, sot, partiklar etc.

Bostadsrättsföreningen föreslår istället att bebyggelsen på andra sidan Karl Johansgatan blir max fyra våningar och att den gröna miljön som finns i dag behålls och utvecklas. Något som skulle kunna inrymmas på platsen är badhus och simhall, vilka behövs i området. Kanske går det att kombinera detta i en låg och snygg byggnad?

Kommentar:

För kommentar om höjd och innehåll i tillkommande bebyggelse, se svar till yttrande 47.

Luftkvalitet och buller är frågor som kommer att behöva hanteras i kommande detaljplaner. Planeringen utgår från de riktlinjer och miljö kvalitetsnormer som finns framtagarna.

Simhall är en av flera funktioner som är aktuellt att studera inom området, utifrån Idrott- och föreningsförvaltningens pågående arbete med att utreda behov av simhallar i staden som helhet.

126. Bostadsrättsföreningen Blåsut, Majorna 123:18

Bostadsrättsföreningen Blåsut konstaterar att många av deras medlemmar är oroliga för att deras vardagstillvaro och boendekvalitet påverkas negativt av programförslaget. Ny bebyggelse på andra sidan Karl Johansgatan skulle innebära sämre ljus, rymd, frihetskänsla, kontakt med grönt men även mer buller. Utsikten skulle dessutom bli starkt begränsad eller helt skymd. Detta skulle även innebära att lägenheternas värde sjunker då en lägenhet köpt med utsikt inte längre har det. Med 1000 nya bostäder och en utökad färjeterminal ökar dessutom buller och föroreningar, detta i ett område som redan märker av biltrafiken på Oscarsleden och fartygstrafiken vid Stena Line.

Bostadsrättsföreningen förstår att det behöver byggas bostäder i snabbare takt än tidigare, och ser utvecklingen av Fixfabriksområdet som ett spännande tillskott i staden. Där emot har föreningen svårt att förstå och acceptera planerna på bebyggelse mellan Oscarsleden och Karl Johansgatan öster om Jaegerdorffsmotet. En bebyggelse där skulle ske på bekostnad av föreningens medlemmars boendekvalitet, och det kan väl ändå inte vara meningen?

Kommentar:

För kommentar om höjd och innehåll i tillkommande bebyggelse, se svar till yttrande 47.

Luftkvalitet och buller är frågor som kommer att behöva hanteras i kommande detaljplaner. Planeringen utgår från de riktlinjer och miljökvalitetsnormer som finns framtagna.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Yttranden från boende har i stor utsträckning berört samma frågor. Därför sammanfattas och besvaras synpunkterna utifrån de olika delområden som beskrivits i planprogrammet (Fabriksområdet, Stadsgatan, Parken och Vagnhallen) samt de som generellt sett är positiva eller negativa till bebyggelse i området. Vid varje delområde anges vilka boende som yttrat sig. Personnamn anges inte i samrådsredogörelsen.

Skrivelser från boende som är positiva till bebyggelse i området

- 42 boende Peter Bagges gata 2C (även Parken och Stadsgatan)
- 48 namnlista med 36 st boende på Gröna Gatan 47 och 49 (även Stadsgatan)
- 53 skrivelse utan angiven adress (även Fabriksområdet)
- 55 boende Donsögatan 5 A
- 59 boende Älvsborgsgatan 8 C (även Stadsgatan)
- 65 boende Jordhyttegatan 15 (även Parken)
- 82 boende Karl Johansgatan 47 F
- 85 boende Klippan 20 (även Stadsgatan och Vagnhallen)
- 88 boende Gröna Gatan 35 (även Stadsgatan)
- 89 boende Chapmansgatan 4 (även Stadsgatan)
- 91 boende Mariagatan 33 C (även Fabriksområdet)
- 93 boende Klippan 1 M (även Fabriksområdet)
- 94 boende Ankargatan 31 (även Stadsgatan)
- 95 skrivelse utan angiven adress
- 99 boende Topasgatan 83
- 101 boende Älvsborgsgatan 21 B, stöder YIMBYs yttrande
- 102 skrivelse utan angiven adress, stöder YIMBYs yttrande
- 103 skrivelse utan angiven adress, stöder YIMBYs yttrande
- 104 skrivelse utan angiven adress, stöder YIMBYs yttrande
- 105 boende Kjellmansgatan 8, stöder YIMBYs yttrande
- 106 skrivelse utan angiven adress, stöder YIMBYs yttrande
- 107 boende Nya Varvet, stöder YIMBYs yttrande
- 108 boende Fridhemsgatan 7 B, stöder YIMBYs yttrande
- 109 boende Kjellestadsgatan 7 A, stöder YIMBYs yttrande (även nr 135)
- 110 skrivelse utan angiven adress, stöder YIMBYs yttrande
- 111 skrivelse utan angiven adress, stöder YIMBYs yttrande
- 112 skrivelse utan angiven adress, stöder YIMBYs yttrande
- 113 boende Linnégatan 52, stöder YIMBYs yttrande
- 114 skrivelse utan angiven adress, stöder YIMBYs yttrande
- 115 skrivelse utan angiven adress, stöder YIMBYs yttrande
- 116 boende Nordostpassagen 20, stöder YIMBYs yttrande
- 117 boende Flötevägen 6, stöder YIMBYs yttrande
- 118 skrivelse utan angiven adress, stöder YIMBYs yttrande
- 119 boende Färgfabriksgatan 14, stöder YIMBYs yttrande
- 121 boende Kaptensgatan 15 B, stöder Yimbys yttrande (även Stadsgatan)
- 122 boende Kopparmyntgatan 9, stöder YIMBYs yttrande
- 123 boende Spetsbergsgatan 6 B, stöder YIMBYs yttrande
- 124 boende Harald Stakegatan 38, stöder YIMBYs yttrande
- 125 boende Ahrensbergsgatan 4 D, stöder YIMBYs yttrande
- 127 boende Riksdalersgatan 27 A, stöder YIMBYs yttrande
- 129 boende Carl Grimbergsgatan 29, stöder YIMBYs yttrande
- 130 skrivelse utan angiven adress, stöder YIMBYs yttrande
- 131 boende Karl Johansgatan 49 C, stöder YIMBYs yttrande

- 133 boende Åsgatan 2, stöder YIMBYs yttrande**
- 136 skrivelse utan angiven adress, stöder YIMBYs yttrande**
- 137 boende Föreningsgatan, stöder YIMBYs yttrande**
- 138 boende Bangatan 24 B, stöder YIMBYs yttrande**
- 139 boende Chapmans torg, stöder YIMBYs yttrande**
- 140 skrivelse utan angiven adress, stöder YIMBYs yttrande**
- 141 boende Bentzengatan 1, stöder YIMBYs yttrande**

Flera av de som är positiva till att det händer saker inom området har kritiska synpunkter på delområden. Några har förbättringsförslag. Några är odelat positiva och hoppas att det ska gå fort samt önskar lycka till.

Några av de boende i området tycker att mycket i förslaget är bra men att det borde ha en än högre miljöambition, med exempelvis lågenergihus, samordnad energiförsörjning, gröna tak, solfångare, träbyggande etc.

En boende i närområdet tycker att planerna ser lovande ut och som gärna ser att den karaktäristiska stilen med landshövdingehus tas tillvara i det kommande arbetet. Fler småbutiker i gatuplanet önskas, liksom stängda innergårdar och inte alltför höga hus. Planen för Majstångsgatan kan dock anses som en god medelväg. En annan menar att det inte måste vara funkishus som byggs utan att det är dags att ge tillbaka till göteborgarna och bebygga området med landshövdingehus i modern tappning. Ytterligare en boende önskar sig modern träbebyggelse istället för betonghus då det förstnämnda är underutnyttjat i Göteborg och har låg klimatpåverkan. En skrivande önskar att det sker en arkitektävling. Någon tycker att det vore trevligt om det går att bevara det som är kvar av Kungsladugården, och kanske skapa ett kulturresevat såsom det nedanför Stigberget.

En skrivande som hänvisar till YIMBYs yttrande menar att beskrivningen av blandstad är felaktigt i programmet och att funktionsblandning inte främst handlar om blandning av bostadstyper utan framförallt om blandning av funktioner. Riktig funktionsblandning bör dessutom finnas inom varje kvarter och den bör vara så kraftig att dag- och nattbefolkningen är ungefär lika stor i varje enskilt område. Detta medför även att de gemensamma resurserna kan användas maximalt, allt från kollektivtrafik till VA-system. Det skapar dessutom trygghet. En boende önskar konkreta åtgärder om hur stadsliv ska uppnås. En annan boende anser att programmet misslyckas med de ambitioner som finns i översiktsplanen att bygga en levande blandstad. En boende i området föreslår att den östra delen av Karl Johansgatan även den ska kompletteras, med utskjutande längor från nuvarande byggnader för att på så sätt smalna av gaturummet och göra gatan mer levande med verksamheter.

En boende är positiv till att det byggs men undrar varför det bara är självklart att det ska ingå studentbostäder bland den nya bebyggelsen och inte trygghetsboende eller kollektivboende för äldre. Fixfabriksområdet vore en bra plats för ett sådant! En skrivande är orolig för att marknadskrafterna ska styra och att det blir ett segregerat område. Önskar sig blandade boendetyper med fokus på mindre och billiga lägenheter.

En skrivande tycker att en simhall skulle tillföra området väldigt mycket, en annan önskar sig en sporthall och en fritidslokal. Några boende tycker att en större mataffär saknas i området och att det behövs, medan en annan tvärtom tycker att en stor ny mataffär inte behövs, i så fall något mindre och integrerat i bebyggelsen. En vill slippa ett Systembolag i området.

En boende tycker att det skulle behövas mer konst i området och undrar om enprocentsregeln tillämpas även i projekt som detta.

Kommentar:

Önskan om högre miljöambitioner utvecklas vid behov vidare i detaljplaneskedet. Området är tänkt att bebyggas av flera olika byggherrar som får vara med och sätta sin prägel på ambitionerna. Det finns också begränsningar i vad kommunen har möjlighet att kräva av byggherrarna.

Intresset för trähusbyggande och inspiration från landshövdingehusbebyggelsen noteras till kommande planarbete. Lokaler för verksamheter regleras i detaljplaner och det blir rimligen så att krav ställs i vissa stråk och noder medan möjligheten till lokaler ges i större delen av området.

Utveckling av den kvarvarande delen av den gamla Kungsladugården ingår i en pågående detaljplan och ingår inte i programmet.

Utifrån framför allt YIMBYs yttrande om blandstad konstateras att ambitionen är att kunna blanda bostäder och verksamheter men att lagar och kvalitetskrav sätter gränser för var olika användningar kan placeras och blandas. T ex är bostadskvarter utmed Oscarsleden inte rimligt att åstadkomma utifrån risk-, buller- och luftkvalitetssynpunkt.

Förslag om utveckling av husen på Karl Johansgatans östra sida är positivt men förutsätter intresse från fastighetsägarna och möjlighet att ge utrymme för den trafik som ska rymmas på Karl Johansgatan. Idén noteras till kommande detaljplan.

Stora delar av programområdet är kommunal mark. Där kommer fastighetsnämnden att besluta om hur markanvisning ska ske, utifrån vilka boende- och upplåtelseformer som kommunen ser behov av att få in i området. Detta sker senare under planarbetet.

Simhall är en av flera funktioner som är aktuellt att studera inom området, utifrån Idrott- och föreningsförvaltningens pågående arbete med att utreda behov av simhallar i staden som helhet.

Programmet ger utrymme för handel utmed Karl Johansgatan och en livsmedelsbutik kan vara möjligt där. I programmet är kommunen positiv till en sådan etablering.

Enprocentsregeln för konst tillämpas i projekt på kommunal mark, i projekt där det bedöms lämpligt. Det finns delar i programområdet där detta kan övervägas inför kommande markanvisningar.

Skrivelser från boende som är negativa till bebyggelse i området

40 boende Svanebäcksgatan 10 A

45 boende Kennedygatan 9 C (även Stadsgatan)

83 boende Klippan 24

87 boende Gröna Gatan 49 (även Stadsgatan)

En boende är oroad över att nybyggnationer kommer att leda till högre hyror i området, vilket skulle leda till en mer segregerad stad.

En boende i området anser att om det ska byggas något så måste trafiksituationen på Oscarsleden lösas först. Trafiken har ökat på leden de senaste fem decennierna.

En boende i området menar att staden inte behöver förtätas utan att staden istället borde byggas utåt. Alla kan inte bo i stan. Varför finns det ingen stadsarkitekt som kan se att det är viktigt att bevara och inte förstöra och förtäta? En boende anser att den nya bebyggelsen gravt stör den kulturella stämning som landshövdingehuset ger. En annan är orolig över att landshövdingehuset ska rivras. Detta vore en katastrof då de är vackra och billiga att bo i.

En boende menar att med tanke på de kostnader som det kommer att bli att sanera inom området och att markförstärka på grund av att marken består av sand så är det bättre att inte bygga alls.

Kommentar:

Att trafiken på Oscarsleden ökat under de fem decennier den funnits följer utvecklingen av bilismen i samhället i stort. För planeringen av området är den befintliga Oscarsleden en förutsättning att utgå ifrån, även om strävan är att minska trafikarbetet totalt sett.

Förtätning av staden genom att bygga inom området ”mellanstaden” är i linje med kommunens översiktsplan och övriga styrande dokument.

Kostnaderna för sanering av marken och andra åtgärder som krävs för byggnation, vägs mot de värden som byggandet kan ge. Inom programområdet bedöms detta ge ett positivt netto.

Fabriksområdet

45 boende Kennedygatan 9 C

50 boende Jordhyttegatan 19

52 namnlista med 56 st boende på Öckerögatan 1 A, 1 B, 1 E, 2 A, 2 B, 3 A, 3 B, 3 C, 4 A, 4 B, 5 A, 5 B och 5 C

53 skrivelse utan angiven adress

56 boende Öckerögatan 5 A

57 boende Kompassgatan 13 B

58 boende Kennedygatan 14 C (även Stadsgatan och Parken)

68 boende Flaggatan 8 A (även Stadsgatan, Parken och Vagnhallen)

74 boende Öckerögatan 4 A

75 boende Kennedygatan 14 C

77 bostadsrättsföreningarna Gullvivan 9 och Gullvivan 10

79 boende Öckerögatan 4 B

80 boende Öckerögatan 4 B

86 boende Älvsborgsgatan 13 A (även Vagnhallen)

91 boende Mariagatan 33 C

93 boende Klippan 1 M

97 boende Öckerögatan 5 A

132 boende Öckerögatan

134 boende Öckerögatan 4 A (även på namnlistan under punkt 52)

Många boende är positiva till att det byggs bostäder i fabriksområdet, men negativa till bebyggelsens höjd. Många boende söder om Fixfabriken motsätter sig högre bebyggelse på Fabriksområdet, absolut inte så mycket som 6-8 våningar som i programförslaget. Detta skulle leda till att utsikten försvinner, både för de som bor där och de som besöker området vid Öckerögatan för dess utsikt över älven. Det skulle dessutom bli mörkt för de boende, när det ursprungliga syftet med bebyggelsen i Sandarna var det motsatta, att det skulle bli luftigt och ljus. En boende tycker att Uno Åhréns grundtanke med Sandarna borde beaktas. Några boende varför kommande boende ska få utsikt på bekostnad för de som redan bor där. Några vill behålla lugnet i området och inte ha fler boende.

Flera föreslår att det som ska byggas inte ska vara högre än de byggnader som redan finns i närområdet, max fyra våningar. Att bygga uppemot åtta våningar är respektlöst mot de som redan bor där. Hyrorna marknadsanpassades för ca 10 år sen med hänvisning till utsikten, om den försvinner, kommer hyrorna då att sänkas? En annan skrivande tycker att det är okey med något smalt högt hus om resten hålls lågt. En boende föreslår att Fixfabriken istället byggs på. En annan menar att det kan vara mer naturligt med högre hus uppåt Karl Johansgatan där det redan finns högre hus.

En boende påpekar att marken inom delar av planområdet har varit industri i många år och att det kommer att bli svårt och dyrt att sanera. Marken består dessutom sannolikt av sand vilket gör att den sjunker. En skrivande föreslår att all mark saneras samtidigt i området och att byggherrarna gör det gemensamt för att hålla nere och fördela kostnaderna. En boende påpekar att marksanering inte nödvändigtvis behöver medföra deponi av massorna utan det finns andra metoder vilket bör studeras vidare i ett tidigt skede.

En boende oroar sig för om skolkapaciteten verkligen kommer att räcka till. En annan boende vill veta vad som ska hända med dagiset.

Några boende önskar sig billigare lägenheter i nyproduktioner och önskar sig att kommunen ska gå in och bygga själva, hyresrätter med låga hyror istället för dyra bostadsrätter.

En skrivande tycker att det vore bra med små balkonger så att de boende rör sig mer på gårdarna. En annan boende har liknande tankar och menar att lekplatser inte bör vara på innergårdar utan gemensamma ute i området.

Många boende är kritiska till att Kennedygatan ska bli ett huvudstråk eller användas för biltrafik. Några boende ifrågasätter hur det rimmar med visionen ”Den gröna staden” att asfaltera och göra nya vägar på smala cykelvägar. De ifrågasätter även förfarandet, och menar att den nya bebyggelsen på Majstångsgatan var första steget i en tvåstegsprocess där syftet var att göra om Kennedygatan till en bilväg redan från början. I stället borde trafiken ledas ut direkt på Karl Johansgatan eller via Ostindiegatan till Älvsborgsgatan. Kennedygatan används väldigt mycket för cykeltrafik, och det finns inte plats för bilar där. Men gärna mer cykeltrafik, kanske kan Kennedygatan bli enbart ett cykelstråk? Det finns många barn i området och mer biltrafik på de här ytorna skulle bli otryggt. Fler bilar skulle dessutom medföra mycket buller och en väsentlig försämring av boendemiljön. Framförallt för bostäderna i bottenvåningarna, vilka byggdes jämförelsevis lågt på grund av att gatan skulle vara just en bostadsgata i Albert Lilienbergs plan.

Några boende anser att det är orättvist att de som redan bor i området ska bli av med sina parkeringsplatser och behöva gå till parkeringshus vid Karl Johansgatan medan de som flyttar in i nya lägenheter vid Fixfabriken kommer att få parkeringsplatser i garage. Varför inte göra en gemensam helhetslösning där alla kan påverka, både nya och nuvarande boende?

En boende föreslår att den nedbrunna Kungsladugården borde byggas upp igen, samt att Stobées trädgård beaktas.

Kommentar:

Ny och högre bebyggelse påverkar utsikten för de boende kring Öckerögatan och omgivande gator. Samtidigt ligger dessa hus på en höjd och bebyggelsen nedanför kan bli ganska hög utan att avsevärt bygga för deras utsikt. Studier av effekten av olika höjder görs i detaljplaneskedet. Högre byggnader mot Sandarna har föreslagits med utgångspunkt i landskapets form. Utmed Karl Johansgatan föreslås också bitvis högre bebyggelse.

Marken inom Fabriksområdet behöver saneras eftersom där finns markföroreningar. Önskemålet att få fram nya byggnader på platsen inom några år talar för att en del av marksaneringen innebär att massor läggs på deponi, men andra alternativ är möjliga.

Behovet av skolor i området utgår från bedömningar hos lokalnämnden och lokalsekretariatet, som gör beräkningar för skolbehoven i staden. Deras bedömning av skolbehovet har utvecklats under programarbetet, se deras yttrande nr 10 och 16.

Kommunen bygger inte i egen regi, men den kommunala marken anvisas till de kommande byggherrarna. Inriktningen är att markanvisning ska ske sent i planarbetet för delen.

Förslaget om små balkonger tas med till kommande arbete med att nå målsättningen att värna ”gårdens sociala funktion i staden”.

Att öppna Kennedygatan för trafik ingick i detaljplanen för Majstångsgatan. När den planen togs fram var utvecklingen av Fixfabriksområdet ännu inte aktuell. Däremot blir den en naturlig förutsättning för programarbetet. Målsättningen med de trafikstrukturer som idag skapas i staden är att ge många möjligheter till passage och att trafiken därmed silas och sprids ut på flera gator, istället för att vissa gator belastas särskilt hårt. Samtidigt är det inte troligt att man väljer att köra Kennedygatan och vidare genom Fabriksområdet om man inte har en målpunkt där.

Parkeringar för området kommer att ses över i ett helhetsperspektiv. Att nya byggnader kan uppföras med integrerade garage är naturligt, men det kan finnas delar av det nybyggda området som liksom befintliga bostäder kommer att nyttja nya parkeringshus inom programområdet. Lägen och utformning studeras i detaljplan.

För den nedbrunna tidigare kungsladugården pågår en separat detaljplan, tomten ingår därför inte detta program.

Stadsgatan

37 boende i Mölndal

38 boende Älvsborgsgatan 19 (även Parken)

39 boende Kustgatan 12

42 boende Peter Bagges gata 2C (även Parken)

43 boende Gröna Gatan 47

45 boende Kennedygatan 9 C

48 namnlista med 36 st boende på Gröna Gatan 47 och 49

49 boende Gröna gatan 47

51 skrivelse utan angiven adress

54 medlem i Brf Gröna Gatan 27-36

58 boende Kennedygatan 14 C (även Fabriksområdet och Parken)

59 boende Älvsborgsgatan 8 C

60 boende Timmermansgatan 8

61 boende Plantagegatan 5

62 boende Gröna Gatan 35

63 boende Gröna Gatan 65 (även Planprocessen)

64 boende Chapmansgatan 2

66 boende Gröna Gatan 66 (även Planprocessen)

67 boende Gröna Gatan 65

68 boende Flaggatan 8 A (även Fabriksområdet, Parken och Vagnhallen)

70 boende Gröna Gatan 49

71 boende Chapmansgatan 4

72 boende Gröna Gatan 47

73 boende Gröna Gatan 49

76 boende Gröna Gatan 27

81 boende Gröna Gatan 65

84 boende A R Lorents gata 63

85 boende Klippan 20 (även Vagnhallen)

87 boende Gröna Gatan 49

88 boende Gröna Gatan 35

89 boende Chapmansgatan 4

90 boende Kustgatan 3 A

94 boende Ankargatan 31
120, boende Gröna Gatan 65
121 boende Kaptensgatan 15 B

Många boende vid Karl Johansgatan är negativa till att det byggs längs med gatan, framförallt sträckan mellan Älvsborgsgatan och Kustgatan. De menar att byggnader där blir en vägg mot gatan och att utsikten försvinner, något de känner stor oro för. Vissa är inte så rörliga längre och då är utsikten från balkongen allt viktigare. Några boende påpekar också att ljusinsläppet i deras lägenheter skulle bli sämre. I stället borde den luft och rymd som finns i dag behållas, liksom de gröna lungor som finns idag. Kopplingen till vattnet ska behållas eller förbättras. Några boende menar att nya byggnader inte skulle skapa en stadsmiljö med kvalitet utan snarare skapa en torftigare miljö då flera byggnader idag inte har några portar eller avbrott i gatuplan. Några boende vill att de som får sina utsikter bortbyggda vill är oroliga för sina bostadsrätters värde och vill kompenseras ekonomiskt vid byggnation.

Även några som inte bor vid Karl Johansgatan tycker att det är lite väl mycket med sexvåningshus och föreslår något lägre byggnader för att behålla kontakten med Klippan och grönområdena. En boende tar fasta på programtexten om att Karl Johansgatan ska utformas med mer grönska, att bebyggelsen ska ha möjlighet till lägre delar och att vissa siktlinjer beaktas och ser fram emot att detta beaktas i kommande planarbete.

Några boende menar att en vy öppnar upp sig mot Älvsborgsbron när man vandrar söderut på Karl Johansgatan, strax norr om Shellmacken, och att det vore dumt att bygga bort den vyn. Inte ska väl denna vy bara ses från bilen på Oscarsleden? Istället bör Shellmacken vara kvar eller ersättas av ett grönområde. En boende menar att Karl Johansgatan alltid har upphört att vara storstadsstråk i höjd med Chapmans torg och att detta inte bör ändras. En boende beskriver Jaegerdorffsplatsen som en av de tryggare i västra Göteborg på grund av dess långa siktlinjer. Att skapa en park där skulle snarare göra platsen otryggare.

Andra är positiva till att det byggs men anser att den bebyggelse som är illustrerad i programmet inte är bra. Istället borde det tillåtas mer rymd mellan husen och det som byggs borde snarare vara tre-fyra våningar högt och vara småskaligt och variationsrikt. Någon önskar sig bebyggelse mer som Haga, Majorna eller Långgatorna och mindre som Chapmans torg och Friggagatan. Någon föreslår att om det ska byggas något där så är det bättre med en idrottshall eller simhall som kan vara lägre och som kan vara till nytta för barn och ungdomar. En annan boende undrar varför en idrottshall behöver sådan utsikt.

Några boende påpekar att nu när det byggs på Hisingssidan så är det bra med en öppnare struktur på denna sida. Några menar att det vore tråkigt om det blev en vägg av enskilda byggnader sett från vattnet och från Hisingen, bättre då med lägre byggnader om ca fyra våningar så att byggnaderna bakom syns. Då ser det ut som att byggnaderna stegras när de syns från älven. En boende menar att det vore tråkigt att tegelbyggnaderna på Gröna Gatan skulle byggas bort då de är effektfulla i sin arkitektur.

En boende tycker att det inte låter så ambitiöst att minska Oscarsledens stora påverkan och barriäreffekt genom att förbättra utformningen på passagerna under leden utan önskar sig en sänkning och överdäckning av gatan. Då går det att bygga på överdäckningen och istället för programförslagets sex våningar går det att bygga tre. Några boende önskar sig tryggare passager mot älven, som ligger nära men upplevs som långt borta. Går det att göra älven mer lättillgänglig utan att offra den kulturhistoriskt värdefulla hamnmiljön? En boende önskar sig en trevligare utformning på andra sidan tunneln mot Röda Sten, med gatstenar istället för asfalt och blommor istället för ogräs.

Några boende tycker om tanken med en grönare och livfullare Karl Johansgatan. En annan tycker att ett enkelt sätt att göra Karl Johansgatan grönare är att låta den gräsmatta som ligger mellan spåren innan Chapmans torg fortsätta även efter hållplatsen. En annan föreslår oregelbundna gränser mot gatan för små gröna platser.

En boende menar att Jaegerdorffsplatsen är hemsk att cykla i och att det vore bättre om det blev separerade cykelvägar för att öka trafiksäkerheten. En annan menar att den cykelväg som går via Kennedygatan måste bli säkrare, både för cyklister och för andra trafikanter. Några föreslår att Karl Johansgatan endast blir en gata för spårvagn, gång och cykel och att biltrafiken helt flyttas till Oscarsleden. En boende påpekar att det är en rörig trafiksituation vid Systembolaget, där cykelbanan och biltrafiken korsar varandra.

En synpunkt rör möjligheten till att skapa en snabbspårväg från Kungssten till Jaegerdorffsplatsen och att ett reservat bör skapas i Karl Johansgatan. En boende föreslår att det ska anläggas väderskyddade gångvägar till hållplatserna på Karl Johansgatan, eller att hållplatser ska flyttas närmare den nya bebyggelsen.

Ett flertal synpunkter rör bensinstationerna på Karl Johansgatan. Boende i närområdet vill att de ska vara kvar och vill inte behöva åka stora omvägar för att hitta bensinstationer. Andra anser att det hellre byggs där än på platsen för det före detta ungarshotellet. Några boende menar att bensinstationer kommer att ersättas med stationer som säljer vätgas, el eller likande och att dessa inte behöver ligga nära tät bebyggelse.

En skrivelse rör det så kallade före detta ungarshotellet på Karl Johansgatan där den skrivande uppskattar byggnaden och motsätter sig en påbyggnad. En annan boende menar att byggnaden gärna får rustas upp, men om den ska byggas till så gör det åt sidan istället för uppåt. Ytterligare en tycker att byggnaden är jättetråkig. En annan bor i byggnaden och undrar vad som ska hända med dennes lägenhet när det i programmet föreslås att det ska bli handel, kontorsverksamhet och parkering där. En boende menar att det inte kan finnas sådan efterfrågan på kontor i Göteborg att det motiverar en rad med kontorshus. En annan boende vill istället att det inte ska vara bostadshus på platsen på grund av buller och luftsynpunkt.

En boende menar att trafiken från Karl Johansgatan, Oscarsleden och Älvsborgsbron bullrar mycket och att ny bebyggelse på båda sidor av vägen kommer att reflekteras mot befintliga bostäder. Ny biltrafik får nya bostäder innebär mer buller. Några boende menar att spårvagnarna inte bullrar så mycket, däremot motorcyklar. En boende föreslår att detta löses med planering för färre parkeringsplatser och för fler bilpooler. En boende undrar hur de ska komma till sitt garage om Karl Johansgatan bebyggs.

Flera boende önskar sig fortsatt dialog i processen.

Kommentar:

Om den nya byggnationens skala och innehåll se kommentar till yttrande nr 47.

Programförslaget innebär inte att några gröna lungor i staden skulle ersättas av byggnation, men den fria utsikten över älven och över de träd som finns kan påverkas. Nya byggnader föreslås inom området som idag är bebyggda eller asfalterade.

Om man som boende påverkas negativt av planerad byggnation kan man ha rätt att överklaga en kommande detaljplan. Någon rätt till ekonomisk kompensation för utsiktsbortfall förekommer inte.

Som en boende uppmärksammar upphör Karl Johansgatan att vara ett storstadsstråk i höjd med Chapmans torg, men stadens avsikt är just att detta ska förändras och att stadsgatan ska förlängas mot Fixfabriksområdet, Sandarna och Klippan. Utblickar mot

Älvsborgsbron är värdefulla och i kommande detaljplan får bli siktlinjer i den nya bebyggelsen studeras.

Idrottshall eller simhall är funktioner som studeras vidare för en eventuell lokalisering utmed Karl Johansgatan. Det är verksamheter som visserligen inte har behov av utsikt, men som kan ge ett mervärde till stadsdelen och staden och som här skulle gå lätt att nå bli med kollektivtrafiken.

Framtidens stadssiluett av södra älvstranden är viktig att ha med i tankarna när detaljplanering inleds. Ett helhetsgrepp om stadens möte med älven och färjetrafikens framtida läge är frågor att ta med i det arbetet.

Synpunkter om åtgärder för en grönare Karl Johansgata tas med till kommande detaljplan.

Stråket utmed Karl Johansgatan har pekats ut som strategiskt lämpligt för en drivmedelsstation, enligt en lokaliseringsstudie av drivmedelsstationer framtagen av fastighetskontoret 2015. Funktionen bör alltså finnas kvar vid Karl Johansgatan, men läge och innehåll kan se annorlunda ut än idag.

Byggnaden som kallas ungarlshotellet, vid Karl Johansgatan, ingår i programmet för att visa att här finns utrymme att utveckla fastigheten med andra ändamål. Det är fastighetsägaren som avgör om förändring av fastigheten är aktuellt och i så fall hur det sker.

Buller och bitvis dålig luftkvalitet förekommer i området Stadsgatan idag. Vid fortsatt planering kommer nödvändiga utredningar att tas fram för att säkra att man kan åstadkomma en stadsmiljö som uppfyller krav och riktlinjer. Åtgärder som syftar till lägre bilåkande är positiva på många sätt.

Ombyggnad av Karl Johansgatan behöver ske så att befintliga garage och bostäder kan nås.

Det är värdefullt att få till en fortsatt dialog med boende i området om förändringarna. I programskedet läggs grunden för en kommande exploatering, som kan komma att påverka många boende och där flera uttrycker oro. För att kunna återkomma till de boende med förslag att ta ställning till behöver detaljplanearbetet påbörjas. I programmet bedöms det inte lämpligt att begränsa de möjligheter för Stadsgatan som presenterats under programsamrådet.

Parken

38 boende Älvsborgsgatan 19 (även Stadsgatan)

42 boende Peter Bagges gata 2C (även Stadsgatan)

58 boende Kennedygatan 14 C (även Fabriksområdet och Stadsgatan)

65 boende Jordhyttegatan 15

68 boende Flaggatan 8 A (även Fabriksområdet, Stadsgatan och Vagnhallen)

92 boende Slottsskogsgatan 9 E

135 boende Kjellestadsgatan 7 A (även nr 109)

Några boende värnar om pulkabacken i Sannaparken som är en av få riktigt bra pulkabackar i centrala Göteborg och en samlingsplats för barnfamiljer. Området vid stenåldersboplatsen är dessutom en unik plats i området för aktiviteter och picknick. En boende anser att minigolfbanan måste vara kvar då den är en viktig del av grönområdet.

En boende i närområdet vill inte att parken tas i anspråk av kolonilotter, lekställningar och liknande inhägnade aktiviteter som pågår under korta delar av dygnet och året. Platser att röra sig med hund minskar och då behövs ersättningsplatser för det.

En boende beklagar att den basketplan som funnits på Sannaskolans skolgård har försvunnit. Den var en av få basketplaner i Göteborg som hade rätt mått och rätt höjd på

korgarna och den var välanvänd. Planen har använts av boende i närområdet, göteborgare ifrån andra stadsdelar och av Högsbo baskets elitlag för både damer och herrar. Istället föreslår den boende att den grusfotbollsplan som finns omskriven i programmet omvandlas så att den innehåller både fotboll och två basketplaner. Detta skulle följa programmets intentioner då det skrivs att området är värdefullt för spontan lek. Basketplanen användes innan den försvann till spontanbasket, och detta skulle kunna fungera väl även i framtiden med nya planer. Platsen är kollektivtrafikhärlig och ligger dessutom inte vid några bostäder, vilket gör att eventuella störningar från basketpelandet undviks. Platsen har dessutom en tradition i Göteborgs basketsammanhang och om planen anläggs på rätt sätt, till skillnad från försöken på Eriksberg och på Heden, så kan det bli en möjlighet för integration, både mellan åldrar, stadsdelar och samhällsgrupper

En boende värnar om de fornlämningar som finns i området och önskar att dess utbredning studeras närmare.

Kommentar:

Pulkbacken i Sannaparken är en tillgång som ska bevaras.

Minigolfbanans framtid studeras tillsammans med BK Sandarna, som idag driver minigolfen och hyr marken av kommunen.

Att berika Sannaparken med mer ytor för lek och aktivitet för olika åldrar är en målsättning i programmet. Kolonilotter är inte aktuellt.

Förslag angående basketplanen skickas till Park- och naturförvaltningen och Idrott- och föreningsförvaltningen.

Lagkrav styr hur fornlämningar hanteras i kommande detaljplaneprocess och under byggnation.

Vagnhallen

68 boende Flaggatan 8 A (även Fabriksområdet, Stadsgatan och Parken)

85 boende Klippan 20 (även Stadsgatan)

86 boende Älvsborgsgatan 13 A (även Fabriksområdet)

En boende i området värnar vagnhallen och anser att om den inte kan bevaras som den är nu så borde den ersättas av nya hallar på samma plats. En annan uppskattar uppfräschning.

En boende föreslår att om det, som i förslaget, skulle anläggas gångvägar genom Vagnhallenområdet så borde det muras upp en kopia av det källhus som David Carnegie lät uppföra vid brunnen Silverkällan.

Kommentar:

En vagnhall kommer att ligga kvar på samma plats som idag.

Planprocessen

63 boende Gröna Gatan 65 (även Stadsgatan)

66 boende Gröna Gatan 66 (även Stadsgatan)

En boende menar att plannamnet och avgränsningen av utskicket har gjort att de som bor i kvarteren som angränsar till programområdets norra delar inte har fått någon inbjudan. Detta har gjort att samrådstiden behöver förlängas då sommarmånaderna med tillhörande semester hunnit påbörjas när de boende fick reda på programsamrådet.

En annan boende undrar varför arbetet gått så fort, för ett år sen fanns ingen information om detta projekt.

Kommentar:

Samrådstiden förlängdes under sommaren sedan stadsbyggnadskontoret fått kännedom om att informationen om samrådet inte hade nått alla berörda.

Den information om projektet som personen åsyftar, är troligen den information som fastighetsägaren till den tidigare Fixfabriken har gett. Kommunen har ett stort marknadsbehav i programområdet men man har kommunicerat om förändringarna på olika sätt. Programmets avgränsning var klar under det dialogarbete som gjorts inför programmet men den enskilda privata fastighetsägare har fokuserat sin information till förändringarna på den egna fastigheten.

Övriga

46 Sandarna BK

Fotbollsföreningen Sandarna BK är en betydande aktör på det sociala området i stadsdelen. Programmet innebär två konkreta hot mot de ambitioner och möjligheter som föreningen har att fortsätta arbeta som idag inom dessa frågor. Det ena hotet handlar om att föreningslokalen verkar försvinna eller flyttas i förslaget och det andra hotet handlar om att det arbete som föreningen gör i stort sett är osynliggjort i programmet.

Sandarna BK ställer sig kritiska till att klubbhuset och minigolfbanan är med i området Fabrikområdet trots att det inte varit det tidigare under processen. Detta innebär att det blir föremål för eventuella byggplaner. Samtliga tidigare utredningar har sin utgångspunkt i motsatsen, vilket programmet bortser ifrån. I programmet beskrivs vikten av att blanda gammalt och nytt och olika byggnadsstilar. Att då samtidigt planera att riva Sandarna BK:s klubbstuga framstår som motsägelsefullt, då det är en av de den sista av de nödbostäder som uppfördes på 1920-talet. Den bör istället vara en av de byggnader som tydligast svarar upp mot de kriterier om bevarande av enskilda byggnader som beskrivs i programmet.

En annan invändning är att den torgbildning som föreslås vid linneförrådet innebär att Sandarna BK:s föreningslokal rivs eller flyttas. I stället borde en mötesplats kunna uppnås genom att den läggs där det i dag finns tillfälliga bostäder.

I programmet nämns Sandarna BK endast vid två tillfällen, varav en gång i en utredning där föreningen är beskrivet som ett minigolfcafé, vilket är en i det närmaste kränkande beskrivning. I skrivningen om den planerade fotbollsplanen, som föreningen ser mycket positivt på, beskrivs heller inte den fotbollsverksamhet som föreningen bedriver. Istället beskrivs det att det kan bli en konflikt mellan utvecklingen som planeras i Sannaparken och fotbollsföreningen. Det är ett märkligt sätt att hantera den verksamhet som föreningen bedriver, snarare borde betydelsen av föreningens verksamhet luftas som något värt att bygga vidare på. Sandarna BK ställer sig starkt kritisk till alla byggplaner som innebär att föreningen inte kan fortsätta bedriva den verksamhet som de bedriver idag.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret beklagar att BK Sandarna upplever att man inte blivit hörda i programprocessen. Efter samrådet har därför representanter från berörda förvaltningar haft möten med BK Sandarna.

Skrivningen om minigolfcafé i en utredning kommer inte att ändras, eftersom utredningen är slutförd. Däremot kompletteras skrivningen om föreningen och dess verksamhet i Underlag och fördjupning.

Torgbildningen vid Linneförrådet behövs för att göra det möjligt att ta sig förbi Linneförrådet med en gata och för att skapa en mötesplats. Framtiden för klubbhuset får stu-

deras i detaljplan i sitt nya sammanhang i blandstadsmiljö. Nytt läge studeras i samverkan med BK Sandarna.

100 YIMBY

Yimby ser positivt på planens intentioner att bygga ihop Kungsladugård-Majorna-Sandarna-Klippan med nya stråk och med ny blandad stadsbebyggelse. Dessvärre svarar inte programförslaget upp mot de goda intentionerna och presenterar inte en blandad stad med blandad bebyggelse. Området riskerar att bli ytterligare en funktionsseparerad enklav i staden. Dessutom är områdets boendetäthet på ca 55 boende/ha på tok för låg för att kunna försörja verksamheter i området.

Yimby anser att området Fixfabriken klarar av en exploatering i samma stil som Kvillebäcken. Antalet bostäder bör kunna ökas radikalt för att svara upp på UN-Habitats rekommendation om 150-600 boende/ha. Dessutom bör åtminstone 40 % av golvytan i varje stadsdel vara till för verksamheter där monofunktionella kvarter ska täcka mindre än 10% av marken i alla stadsdelar. Detta är principer som bör tas hänsyn till i programmet.

Programmets uppdelning i olika delområden; Stadsgatan, Vagnhallen, Fabriksområdet och Parken innebär snarare att stadsdelen delas in i olika områden med mycket olika inriktning. I programkartan beskrivs även områden som exempelvis ”Ny bebyggelse. Blandstad med huvudsak bostäder”. På illustrationskartan står det bara bostäder med en förskola insprängd. Detta är inte blandstad. Jämför det skrivningen på förstasidan: ”Levande blandstad får vi genom att blanda boende och verksamheter och gärna äldre och nyare byggnader. Då får vi en mer varierad stad och fler intressanta mötesplatser, både för boende och för besökare.” Ska dessutom studentbostäder och små lägenheter placeras mot Stadsgatan försvåras möjligheten till social blandning.

Längs med Oscarsleden riskerar en barriär att byggas med alla handels- och kontorsverksamheter. Effekten riskerar att bli lika olycklig som barriären ”Glasiären” vid Kvillebäcken. Yimby är ytterst kritisk till liknande lösningar och anser att programmet inte ska dela upp bostäder och verksamheter i så skilda lokaliseringar som gjorts om intentionen är blandstad. YIMBY bifogar en skiss på kvartersbebyggelse utmed Karl Johansgatan.

De högsta byggnaderna föreslås bli 6-8 våningar medan en avtrappning sker mot parken med byggnader på 3-5 våningar. Runt parken kan med fördel högre hus byggas, såsom i Kvillebäcken med sina 10 våningar mot parken vid ån. 1000 bostäder är ett välbehövligt tillskott i staden, men med tanke på programområdets storlek så blir tätheten för låg, endast 55 boende/ha vilket är en tredjedel av UN-Habitats miniminivå.

Oscarsleden bör integreras i programområdet. Det räcker inte att skapa nya passager under leden för att minska dess barriärverkan. Här måste ett helhetsgrepp tas med mål att boulevardisera leden.

Det är positivt att staden provar nya sätt att ta in åsikter från boende i området i ett tidigt skede. Tyvärr är enkätundersökningen undermålig då den baseras på 105 personer som råkat befinna sig på platsen (förutom 18 som svarade via nätet varav 16 var skateboardåkare på området). Svaren har inkommit på en enkät med extremt vaga frågor och extremt lite information om begränsningar och förutsättningar.

I den utvärdering av typexempel som gjorts är kvartersstaden den som får sämst betyg för ”blandstad” med kommentarerna ”Tydligaste stråket kopplat till torget – kan gynna torget” och ”Antydning till zonering bostäder/verksamheter”. Yimby ställer sig frågande till varför utvärderingen antyder att kvartersstrukturen per automatik ger en zonering för bostäder respektive verksamheter. De är också kritiska till att det måste finnas ett torg

och varför det är en tungt vägande faktor för huruvida det är en blandstad eller inte att man forslar människor till torget. Utvärderingen verkar helt utgå från helikopterperspektivet när man utvärderar exempeltyperna. Kvartersstad får även lågt betyg i flexibilitet eftersom man inte är flexibel att använda olika hustyper. Detta väger tydligen tyngre än att användningsområdet för husen är flexibelt. Kvartersstad får även lågt i ”repetition/skala” vilket är naturligt om man utgår från helikopterperspektivet. Det är ju repetitivt om man tittar uppifrån, men i gatunivå eller ”den mänskliga skalan” så är det naturligtvis mer intressant att bottenvåningarna och gatumiljön är varierande.

Kommentar:

Utän ställningstagande till målsättningen att bygga enligt UN Habitats målsättning, kan Yimbys beräkning om 55 boende/ha nyanseras. Den del av programområdet där 1000 nya bostäder föreslås är knappt 6 ha. Beräknas 1,5 personer/bostad innebär det ca 250 person/ha. Siffran blir givetvis lägre om hela programområdet räknas in, bl a befintlig park, befintlig vagnhall och det område utmed Oscarsleden där bostäder inte bedöms möjliga i större utsträckning. Baserat på alla blivande nybyggda delar i programområdet (där alltså vagnhall och park undantas) uppmäts en befolkningstäthet på ca 1500 boende/10 ha, dvs 150 boende/ha.

YIMBYs ambitioner om blandstad är lovvärda. Gällande lagstiftning angående bl a riskhantering, buller, luftkvalitet och risker styr emellertid vilka användningar som är möjliga i olika delar av staden. Programmet anger användningar av marken som bedöms fungera väl utifrån regelverket, men ger öppningar för större blandning där det är möjligt.

Målsättningen är att ge utrymme för blandning på kvartersnivå, där äldre byggnader med befintliga verksamheter ges möjlighet att ligga kvar bland nyproduktion med högre hyror och annorlunda utformning. Programmet visar var lokal- och handelsutredningar pekat ut lämpliga stråk och platser för lokaler, men styrningen av krav och möjligheter till lokaler blandat med bostäder sker i detaljplanen.

En aspekt på täthet i bebyggelsen är också hänsyn till omgivande kulturmiljöer och kulturhistoriskt intressanta byggnader. Avsikten med att trappa ner byggnaderna mot Sannaparken är att alla byggnader utmed parken, nya som äldre, ska ha samma skala.

Oscarsleden kan i framtiden ha en annan utformning än idag. Att möjliggöra bebyggelse utmed leden är ett steg i rätt riktning. Programmet anger också att bebyggelsen ska utformas så att en framtida omvandling av leden till stadsgata inte ska försvåras. Att i detta skede förutsätta en omvandling av hela leden skulle omöjliggöra att komma fram med programmet.

Dialogarbetet under programmet har skett på många olika sätt. De intervjuer som YIMBY kritiserar hade som uttalat syfte att komplettera övriga dialoginsatser med ett ”hela staden”-perspektiv och ge underlag om i vilken omfattning området besöks av personer som inte bor i närområdet, och vad de i sådana fall gör där.

Typologierna har tagits fram på initiativ av fastighetsägaren till Fixfabriken. De har också tagit fram olika utvärderingar av typologierna, bland annat hållbarhetsanalysen. Stadsbyggnadskontoret ansvarar inte för innehållet i denna handling.

Ändringar

Som inriktning för det fortsatta planarbetet föreslår stadsbyggnadskontoret att programmet är väl avvägt.

Mindre ändringar och justeringar har gjorts utifrån de synpunkter som har kommit in, men de ändrar inte programmets inriktning för kommande bebyggelse och detaljplaner. Ändringarna har främst skett i dokumentet *Underlag och fördjupning*.

Gunnel Jonsson
Planchef

Hanna C Kaplan
Planarkitekt



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsavdelningen
Nirmala Blom-Adapa
Arkitekt
010 22 44789
nirmala.blom-
adapa@lansstyrelsen.se

Stadsbyggnadskontoret
Göteborgs stad
sbk@sbk.goteborg.se

Förslag till program för Fixfabriksområdet med mera inom stadsdelarna Kungsladugård, Majorna och Sandarna i Göteborg stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2015-04-27 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Det är positivt att Göteborgs stad tar initiativ att ta ett helhetsgrepp om tre centralt belägna områden, Kungsladugård, Majorna och Sandarna i programmet med syfte att förnya och förtäta. Områdena utgör en del av innerstaden och har redan idag mycket goda kollektivtransport möjligheter. Delar av områdena har flera intressanta kulturhistoriska värden och är även utpekad som riksintresse för kulturmiljö. Med ett spännande upplägg presenterar förslaget hur dessa områden kan utvecklas. Genom en väl avvägd komplettering kan en mångsidig blandning av både gammalt och nytt åstadkommas. Ambitionen är att genom förnyelse och förtätning koppla dessa områden till varandra med ett sammanhängande stråk. Särskilt positivt är att gång och cykel rörelserna prioriteras.

De föreslagna utbyggnadsplanerna väcker dock viktiga frågor på grund av de direkta och indirekta konsekvenserna som ett genomförande enligt förslaget kan innebära. Bland annat trafikökning i ett redan hårt trafikerat vägnätet och dess konsekvenser. Påverkan på trafikflödet, barriäreffekten, ökade luftföroreningar samt trafikbullerstörning som kan ha negativa effekter. Utbyggnadsplaner behöver ta hänsyn till kulturmiljö av riksintresse för att inte påverka det negativt.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att frågor som beskrivs nedan kommer att bli knäckfrågor som ska klarläggas vid kommande detaljplanering. En handlingsplan för trafikstrategi bör med fördel diskuteras inför fortsatt planering för att kunna möjliggöra ett framgångsrikt genomförande av programförslaget.

Särskilda synpunkter som gäller för flera delar av programområdet och berör prövningsgrunder i enlighet med vad som anges i 11 kap 10 § PBL (2010:900)

Riksintresse-Trafikanläggningar:

E45.01 Götaleden-Oskarsleden, från Rödastensmotet (E6.20) till Fiskhamnsmotet (E45)

Ett väl fungerande vägsystem är viktigt för att utveckling enligt förslaget ska bli fördelaktigt för staden. De goda intentionerna att skapa en sammanhängande gå- och cykelvänlig stadsomvandling kräver en handlingsplan för att hantera trafiksituationen. Idag är E45 (Oscarsleden) och E6:20 hårt belastad av tungtrafik bland annat till och från Göteborgs hamn och Stena terminaler. Diskussionerna bör tas gemensamt med inblandade aktörer för att komma överens om en gynnsam lösning som möjliggör en hållbar stadsutveckling i linje med kommunens ambitioner för Göteborgs stad. (Se Trafikverkets yttrande dt 15 juni 2015 med ref. nr. TRV 2015-39284)

Riksintresse-kulturmiljö

Programområdet angränsar direkt till riksintresseområde för kulturmiljö: Landshövdingehusområdet Majorna-Kungsladugård. Mötet mellan den nya bebyggelsen och landshövdingehusområdet är en av de viktigaste kulturmiljöfrågorna som behöver utredas vidare. Kulturmiljöunderlaget lyfter fram olika bevarandevärda byggnader med industrihistorisk karaktär. Hur ska de kulturhistoriska värdena tas tillvara? (Detaljerade synpunkter och råd lämnas under rubriken: *Råd enligt plan och bygglagen*).

Hälsa och säkerhet

Markens geotekniska förutsättningar

Statens geotekniska institut efterlyser ett underlag gällande totalstabilitet där hela programrådets säkerhetsfrågor klarläggs på ett övergripande sätt. Eftersom i detta läge är det inte lämpligt att utreda enbart för mindre delområden i samband med detaljplanering av delområdena (se SGI:s yttrande 5.1-1505-0296, dt. 8 juni 2015 bifogad i sin helhet).

Risker

Programmet presenterar ett förslag till inriktning för riskhantering som har avstämts med räddningstjänsten. Länsstyrelsen anser att inriktningen är bra på en övergripande nivå men måste bearbetas och preciseras vid detaljplanering. Bör noteras att kartor som har presenterats i programhandlingen inte harmoniserar helt med den föreslagna inriktningen för riskhantering. Bland annat redovisas eventuella nya bostäder med befintliga i anslutning till Oscarsleden vilket inte kan ses som lämpligt utifrån risk scenariot. De åtgärderna som föreslås i riskhanterings inriktning är förutsättning för att utveckla planområdet. Det är svårt att förutse hur verksamheterna längs Götaälven, Stena Line, bensinstation, mm. kommer att utvecklas över tid och vilka mängder med farligt gods kommer att fraktas. Det är viktigt att riskeranalyser i samband med detaljplanering tar höjd med de tänkbara scenarierna.

Markföroreningar

Programförslaget anger att en historisk inventering med avseende på förorenad mark är utfört. I fortsatt planering kommer att behövas utredningar och undersökningar som visar i vilken utsträckning området behöver saneras. Länsstyrelsen anser att redan inför fortsatt planering bör en uppfattning bildas om vilka insatser som kommer att krävas för att genomföra de tänkta förändringarna. Om ett mer omfattande saneringsarbete förväntas bli aktuellt bör kostnaderna för dessa uppskattas. Fixfabriken har riskklass 1 och kommunen bör redan i ett tidigt skede undersöka om området vid Fixfabriken och bussgaraget är lämpligt för att placera förskola och bostäder.

Buller

Buller och vibrations störningar vid bostäder och andra byggnader behöver utredas i fortsatt planarbete. Programmet föreslår inte bostäder längs med Karl-Johansgatan, vilket anser Länsstyrelsen är positivt ur bullersynpunkt. Trots det kan bullernivåerna från trafik vara höga och bullerskyddade uteplatser och fasader kan komma att behövas vid de lägen där bostäder föreslås. Trafikmot och trafikleder i närheten kan generera ett bakgrundsbuller (bullenregn) som måste beaktas. Särskilt vid placering av bostäder i direkt anslutning till vagnhallarna behöver kommunen utreda buller som kan uppkomma från verksamheten. Spårvagnstrafik i närheten av byggnader kan även skapa störningar i form av vibrationer.

MKN enligt 2 kap. 10§ PBL

Luft

En utbyggnad med fler bostäder i innerstaden och längs med hårt trafikerade leder kan medföra att fler människor i Göteborg exponeras för skadliga halter av luftföroreningar i och vid sin bostad. Planprogramområdet gränsar till Oscarsleden (E45) och trafikplatsen vid Rödastensmotet. Trafikverkets prognoser i förslag till regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2014-2025 säger att mängden personbilstransporter i Stor-Göteborg beräknas öka med 35 % mellan 2010-2030. Prognosen visar också att mängden lastbilstransporter i länet beräknas öka med 24 % under samma tidsperiod. Enligt Trafikverket utgår prognosen från beslutade styrmedel och inte ifrån uppsatta mål. Eftersom Oscarsleden ingår i det statliga vägnätet finns därmed en risk att trafikmängderna kan komma att öka på leden i framtiden. Planen behöver förhålla sig till hur en ökad trafikmängd på Oscarsleden kan komma att påverka luftkvaliteten i planområdet.

Därför måste vid detaljplanering i områden där MKN överskrids eller riskerar att överskridas tydligt visa att planen inte leder till ökad trafik, ökade emissioner eller försämrade förutsättningar för luftkvaliteten. Utformningen av planområdet behöver noga övervägas för att inte människor ska exponeras för halter över miljö kvalitetsnormerna och miljö kvalitetsmålen vid bostäder, skolor och andra känsliga objekt.

Miljöförvaltningens översiktliga beräkningar för 2013 inom *Ren stadsluft* visar att kvävedioxidhalterna är höga i delar av planområdet. I det fortsatta arbetet behövs detaljerade spridningsberäkningar på gaturumsnivå för kvävedioxid och partiklar för att säkrare kunna bedöma luftkvaliteten vid planerade bostäder och förskolor. Hänsyn behöver tas till att området förtätas, t.ex. längs Karl Johansgatan.

Vatten

Vilken påverkan den föreslagna exploatering samt dagvatten kommer att ha på vattenförekomsten Göta Älv och de gällande miljökvalitetsnormerna för vatten samt Fisk- och musselvatten behöver belysas. Vid fortsatt planering ska det framgå av planhandlingarna och planbestämmelser vilka skyddsåtgärder som ska vidtas för att uppnå adekvat dagvattenhantering.

Dagvattenhantering

Programförslaget saknar en diskussion kring hur dagvattnet kommer att behöva hanteras. Därför blir det en viktig fråga vid fortsatt planering. Överlag anser Länsstyrelsen att det kan bli en förbättring eftersom området idag är hårdgjort så vad än föreslås göras i form av dagvattensanläggningar så blir det en förbättring. Dock måste beaktas att områdena är uppbyggd av leror och bergssprickor samt förorenade mark som inte är lämpliga (utan sanering) för infiltration eller diken.

En dagvattenutredning måste ingå i kommande detaljplaner och redovisa att ytavrinnande vatten vid 100-års flöden eller högre tas hand om. Det bör även framgå om befintligt dagvattennät utanför planområdet kan ta emot dagvatten, om det är tänkt att bli en lösning.

Synpunkter enligt annan lagstiftning: Kulturmiljölagen (KML)

Programområdet omfattar nästan hela fornlämningen RAÄ nr Göteborg 15, Sandarnaboplatsen, en av Västsveriges viktigaste förhistoriska boplatser. Eventuella arkeologiska undersökningar kommer, med anledning av fornlämningens geologiska förutsättning att krävas. Det innebär schaktningsarbeten på stora djupet vilket kan resultera i stora konsekvenser på angränsande markområden i form av stora avslättningsytor. I programrådets västra kant finns även den mycket viktiga fornlämningen RAÄ nr Göteborg 185, Gamla Älvsborgs slott, vars fornlämningsområde delvis påverkas.

Den arkeologiska utredningen av programområdet är nästan klar, förutom de små områden med otillgängliga parkeringar som pågår under juni 2015. D.v.s. att resultatet från den beställda arkeologiska utredningen är därmed inte helt klar. Hitintills har Göteborgs Stadsmuseum funnit fyra nya fornlämningar, alla daterade till perioden cirka senmedeltid till tidigt 1800-tal. De utgörs av slagfält med muskötkula uppe på Sannahöjden (något öster om Öckerögatan), glasbrukslämningar och senmedeltida kulturlager i närheten av Gamla Älvsborgs slott (vid korsningen Karl Johansgatan och Banehagsgatan), tegeltäkt/damm (vid korsningen Älvsborgsgatan och Karl Johansga-

tan) samt fyndrika kulturlager (trol. sent 1700-tal/tidigt 1800-tal) väster om gamla Majorna (något norr om Jaegerdorffsplatsen). Dessa nypåträffade fornlämningar omfattas av samma lagskydd som andra redan kända fornlämningar. Dessa fornlämningar skall läggas till den redan kända fornlämningsbilden i området.

Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen utifrån kulturmiljösynvinkel att instämman med Kommunen om att det i nuläget inte går att utesluta att markanvändning enligt förslaget inte resulterar i betydande miljöpåverkan.

Platsspecifika synpunkter

De goda intentionerna som programmet presenterar att på sikt omvandla Jaegerdorffsplatsen och skapa en stadsmiljö med lugna gå- och cykelvänliga gator förutsätter att den tunga trafiken till och från Göteborgs hamn och Stena terminalerna flyttas. Det kräver att Göteborg stad för diskussioner med alla inblandade aktörer och kommer överens om en gynnsam lösning.

Råd enligt 2 kap. PBL

Trafiksituationen

Länsstyrelsen liksom Trafikverket vill gärna se att Göteborg stad tar ett helhetsgrepp om trafiksituationen längs med Oscarsleden och analyserar konsekvenserna av de olika storslagna bebyggelseutvecklingsplanerna. Trafikverket uppmärksammar om den trafikökningen som förväntas till följd och belastar det redan ansträngda vägnätet. Fortsätta planarbetet behöver ha ett underlag som bygger på förebyggande åtgärder hur den tillkommande trafiken kan lösas på ett hållbart sätt (se också yttrande från Trafikverket dt. 15 juni 2015 Dnr 2015-39284).

Parkeringsantal

Vid beräkning av parkeringstal bör kommunen dra av 10 % för kollektivtrafiknära läge.

Kulturmiljö

I programmet föreslås att ”Stadsgatan” bebyggas med 6 vån med möjlighet till högre partier. Inför detaljplanering hänsyn bör tas till närliggande landshövdingehuset. Vilka siktlinjer kommer att bli centrala behöver utredas. Länsstyrelsen vill gärna se att kontakten med vattnet bevaras. Det är en viktig stadsbildsfråga och därför inte bör byggas igen.

Byggnaderna på Karl Johansgatan 105 ritades av Hans Hedlund, en av Göteborgs mest framstående arkitekter vid tiden kring sekelskiftet. Byggnaderna med sina förträddgårdar har höga kulturhistoriska värden som bör skyddas med bevarandebestämmelser i planen.

Även de funkishusen i Sandarna ingår i det kommunala bevarandeområdet. Tillkommande hushöjder i relation till landskapet och det närliggande Sandarna området behöver studeras inför utformning av planerade utbyggnader.

Koppling till miljömålen

Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken, enligt dess 2 kap 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken.

Länsstyrelsen vill gärna se en översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer vid det fortsatta planarbetet. Det nuvarande miljötillståndet och planinnehållets förhållande till detta behöver beskrivas, vilket gör det möjligt att bedöma föreslagna åtgärder från miljösynpunkt. Utbyggnad av verksamheter som ger upphov till ökade transporter, förtätning kontra behovet av grön- och blåstruktur.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen påpekar att kommunen bör planera för ett mikroklimat som kan hantera varma dagar. Klimatförändringarna kommer bl.a. att innebära att de högsta dygnstemperaturerna på sommaren ökar. Värmeböljor kommer också att bli vanligare. Under vintern 2015 kommer SMHI att publicera en uppdaterad länsrapport över det kommande klimatet i Västra Götalands län. Den kommer att tydliggöra hur mycket varmare det blir. I planeringen av området måste risken för de boende under värmeböljor vara en ingående parameter när mikroklimaten inom området utreds. Utformningen av gårdar, placeringen av huskroppar och gröna ytor (träd, buskar och gräs) spelar stor roll för att skapa en svalkande utemiljö. I *Klimatanpassning i fysisk planering – Vägledning från länsstyrelserna* finns från s. 134 några utgångspunkter för åtgärder som kan vidtas.

Social robusthet, tillgänglighet och användbarhet

Det är berömvärt att programarbetet har byggts på ett underlag inhämtat från enkätundersökning (från de boende och besökande i området), stadsvandring och dialogworkshoppar samt även en hållbarhetsutvärdering. Länsstyrelsen ser framemot hur dessa tas till vara och får genomslag i de kommande detaljplanerna.

Särskilt viktigt är att anordna friyta nära nya bostäder och skolor som ska byggas. Den fysiska planeringen behöver se över förutsättningarna för lek och fritid i anslutning till bostaden och skolan (PBL8 kap 9 § PBL):

En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering, ska man i första hand ordna friyta.

Folkhälsoperspektiv

Länsstyrelsen återger Folkhälsomyndighets råd enligt följande:
Samhällsplanering och den byggda miljön påverkar graden av fysisk aktivitet och andra bestämningsfaktorer för hälsa, speciellt hos de svagaste grupperna. Viktiga förutsättningar för en fysisk miljö som främjar hälsa är bl.a. att den upplevs som trygg, tillgänglig, säker, intressant och stimulerar till möten med andra människor. För barns hälsa är det viktigt att de får tillfälle att delta i planeringen av sin egen närmiljö.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att i nuläget kan inte uteslutas att förslaget innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt och anser att detta måste studeras vidare och konsekvenserna måste beskrivas i samband med planarbetet. Väljer kommunen att gå vidare med en miljöbedömningsprocess med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning ska samråd hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

Beredning

Inför Länsstyrelsens bedömning i ärendet har berörda statliga sektorsföreträdare beretts tillfälle att lämna synpunkter vid Länsstyrelsens beredningsmöte för samhällsbyggnadsärenden den 10 juni 2015. Ärendet har handlagts av Nirmala Blom-Adapa och granskats av Roger Lind. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

Nirmala Blom-Adapa

Roger Lind

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2015-06-08

Kopia utan bilaga till:

SGI (hannasofie.pedersen@swedgeo.se & sgi@swedgeo.se)

Trafikverket (malin.lind@trafikverket.se & trafikverket@trafikverket.se)

Länsstyrelsen/

Enhet för skydd och säkerhet (carin.nero@lansstyrelsen.se)

Kulturmiljöenheten (lana.emanuelsson@lansstyrelsen.se & mats.sandin@lansstyrelsen.se)

Miljöavdelning (lana.Niklasson@lansstyrelsen.se)

Vattenavdelningen (teresia.holmberg@lansstyrelsen.se)

Samhällsbyggnadsenheten (lars.westholm@lansstyrelsen.se)