



UNDERLAG OCH FÖRDJUPNING

PROGRAM FÖR FIXFABRIKSOMRÅDET MED MERA

INOM STADSDELEN KUNGSLADUGÅRD M FL I GÖTEBORG

GODKÄNNANDE 2016-01-19

DIARIENUMMER: 0428/13

ARBETSGRUPP

HANNA C KAPLAN, STADSBYGGNADSKONTORET
MARIA LISSVALL, STADSBYGGNADSKONTORET
SOFIE BÅRDÉN, FASTIGHETSKONTORET
CHRISTIAN SCHIÖTZ, FASTIGHETSKONTORET
ILONA STEHN, MAJORNA-LINNÉ STADSDELSFÖRVALTNING
PER BRATTHAMMAR, TRAFIKKONTORET
ELISABETH JANSSON FORSBERG, REPRESENTANT FÖR
FASTIGHETSÄGAREN MAJORNA PROJEKTUTVECKLING

ÖVRIGA MEDVERKANDE

JOHAN REHNGREN, PARK- OCH NATURFÖRVALTNINGEN
CAROLA HELLTÉN, IDROTT OCH FÖRENINGSFÖRVALTNINGEN
JANNIKA WIRSTAD, WHAT! ARKITEKTER
PETER HULTING, WHAT! ARKITEKTER

KARTOR, DÄR INTE ANNAT ANGES

EMMA MÅNSSON, STADSBYGGNADSKONTORET

INNEHÅLL

UPPDRAK	6
INLEDNING	6
BAKGRUND OCH SYFTE	6
OMRÅDE/AVGRÄNSNING	8
PROGRAMOMRÅDET: FIXFABRIKSOMRÅDET MED MERA	8
FIXFABRIKEN	8
OMRÅDET	8
MED MERA	8
UPPLÄGG: ETT LÄRANDE ANGREPPSSÄTT	10
LÄSANVISNING	10
PROGRAMIDÉ	12
MÅLFORMULERING FÖR PROGRAMMET	12
FÖRSLAG	14
UTVECKLINGSOMRÅDEN	14
FABRIKSOMRÅDET	14
PROGRAMKARTA	15
STADSGATAN	18
PARKEN	19
VAGNHALLEN	20
ILLUSTRATIONSKARTA	21
FORTSATT ARBETE OCH PRIORITERINGAR	22
GENOMFÖRANDE OCH PRIORITERINGSORDNING	22
FABRIKSOMRÅDET	22
STADSGATAN	22
PARKEN	23
VAGNHALLEN	23
STÄLLNINGSTAGANDE TILL MILJÖKONSEKVENSER	24
TEMA SOCIAL STRUKTUR - MÄNNISKORS LIVSMILJÖ	25
FÖRUTSÄTTNINGAR	25
MAJORNA - KUNGSLADUGÅRD - SANDARNA - KLIPPAN	25
LIVSMILJÖ IDAG	26
SAMMANHÅLLEN STAD	27
SAMSPEL	28
VARDAGSLIV	28
IDENTITET	31
HÄLSA OCH SÄKERHET	32
VÄGVAL MED AKTUELL KUNSKAP	32
SAMMANHÅLLEN STAD	33
SAMSPEL	33
VARDAGSLIV	34
IDENTITET	37
HÄLSA OCH SÄKERHET	37
PÅVERKAN PÅ FÖRSLAGET	38

TEMA HISTORISK STRUKTUR	39
FÖRUTSÄTTNINGAR	39
EN KORT HISTORIA OM PLATSEN	39
KULTURMILJÖ OCH SKYDD AV KULTURMILJÖN	39
STADSPLANEHISTORIA	40
STADSMILJÖ OCH BYGGNADER	41
ARKEOLOGI	42
IDENTITET	43
VÄGVAL MED AKTUELL KUNSKAP	44
VAD BEHÖVER KOMPLETTERAS/FÖRSTÄRKAS/BEVARAS?	44
KONFLIKTER MED ANDRA OMRÅDEN	45
PÅVERKAN PÅ FÖRSLAGET	46
TEMA FYSISK STRUKTUR – FRÅN MARKEN OCH	
UPPÅT	47
FÖRUTSÄTTNINGAR	47
LANDSKAPET/LANDSKAPSFORM	47
MARK OCH VATTEN	48
ARKEOLOGI	48
FÖRORENAD MARK	49
LEDNINGAR	49
DAGVATTEN	50
AVFALL	50
GRÖNSKA	50
HÅLLBART BYGGANDE	51
VÄGVAL MED AKTUELL KUNSKAP	52
VAD BEHÖVER KOMPLETTERAS/FÖRSTÄRKAS/BEVARAS?	52
KONFLIKTER MED ANDRA OMRÅDEN	52
PÅVERKAN PÅ FÖRSLAGET	53
TEMA TRANSPORTINFRASTRUKTUR - VARDAGENS	
RÖRELSER	54
UNDERLAG	54
MÅLPUNKTER	54
STRÅK FÖR GÅNG OCH CYKEL	54
KOLLEKTIVTRAFIKEN	55
VÄGAR FÖR BIL	56
VÄGAR FÖR DEN TUNGA TRAFIKEN	57
FARLIGT GODS	57
HÄLSA OCH SÄKERHET	57
PARKERING	57
EFFEKTER AV TRANSPORTERNA	58
VÄGVAL MED AKTUELL KUNSKAP	61
VAD BEHÖVER KOMPLETTERAS/FÖRSTÄRKAS/BEVARAS?	61
KONFLIKTER MED ANDRA OMRÅDEN	65
PÅVERKAN PÅ FÖRSLAGET	66

GENOMFÖRANDE	67
MARKÄGARE OCH SAMVERKAN.....	67
MARKÄGARE.....	67
SAMVERKAN.....	67
PROGRAMMETS TIDSPERSPEKTIV	67
BEFINTLIGA VERKSAMHETER.....	67
RIVNING.....	68
EKONOMI	68
MARK OCH VATTEN.....	68
FORTSATT ARBETE.....	69
DETALJPLANEETAPPER	69
ANDRA ÅTGÄRDER.....	69
TEKNISKA FRÅGOR.....	70
ARKEOLOGI	70
FÖRORENAD MARK	70
LEDNINGAR.....	70
PARKERING	71
FASTIGHETSBILDNING.....	71
UTBYGGNAD AV BLANDSTAD PÅ KVARTERSMARK	71
KONSEKVENSER.....	73
BARNKONSEKVENSER	73
SOCIALA KONSEKVENSER.....	73
KONSEKVENSER FÖR TRAFIKEN.....	74
KONSEKVENSER FÖR NATURMILJÖ OCH REKREATION.....	75
KONSEKVENSER FÖR KULTURMILJÖ.....	75
KONSEKVENSER FÖR HÄLSA OCH SÄKERHET	76
EKONOMISKA KONSEKVENSER.....	77
MILJÖMÅL	77
UNDERLAG	79
KOMMUNALA STYRDOKUMENT	79
ÖVERSIKTSPLAN	79
BUDGET 2015, MÅL OCH INRIKTNINGSDOKUMENT	80
STRATEGI FÖR UTBYGGNADSPANERING	80
GRÖNSTRATEGI FÖR EN TÄT OCH GRÖN STAD	80
TRAFIKSTRATEGI FÖR EN NÄRA STORSTAD 2035.....	81
GÖTEBORGS STADS MILJÖPROGRAM	81
PARKERINGSPOLICY OCH VÄGLEDNING TILL PARKERINGSTAL.....	81
STADSBYGGNADSKVALITETER GÖTEBORG - OM STADENS	
UTFORMNING	82
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR MAJORNA	82
GÄLLANDE PLANER OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN	83
FORSKNINGS- OCH UTBILDNINGSPROJEKT	84
BILAGOR.....	85

UPPDRAG

Byggnadsnämnden gav 2013-10-01 stadsbyggnadskontoret uppdrag att ta fram ett program för området, med ett helhetsperspektiv på stadens utveckling och omvandling av industrimark till blandstad.

Byggnadsnämnden har 2015-04-27 beslutat om samråd för programmet.

INLEDNING

Stadsbyggnadskontoret upprättar ett program för Fixfabriksområdet med mera för att studera hur området kring Fixfabriken bör utvecklas i framtiden. Det är ett stort område i ett attraktivt läge i staden, som kommer att frigöras under de närmaste åren, när nuvarande verksamheterna i Fixfabriken och bussgaraget vid Karl Johansgatan flyttar.

Syftet med programsamrådet är framförallt att inhämta ytterligare information och synpunkter; hur används och fungerar området? Vad finns det för brister? Vad är viktigt att bevara? Vad kan förbättras? Finns tankar om ny byggnation i området? Hur kan tillgänglighet och trygghet förbättras?

Formellt upprättas programmet som ett första steg i en detaljplaneprocess, i enlighet med plan- och bygglagen. I detta fall avses det ligga till grund för flera kommande detaljplaner inom området.

BAKGRUND OCH SYFTE

Göteborgs stad planerar för att växa stort under de närmaste årtiondena. I expansionen ingår både bostäder och verksamheter. Med dagens ändrade fokus från industrier till ett ökat utbud av arbetsplatser inom tjänstesektorn och i mindre verksamheter, som inte stör närboende, finns alla möjligheter att få en mer levande stad där boende, service, arbetsplatser och kultur sammanfaller, i det som kallas blandstad. I lägen nära kollektivtrafik är det särskilt lämpligt att bygga ut staden.

I området kring Fixfabriken finns närhet till kollektivtrafik, närhet till större infrastrukturleder, närhet till skola, arbetsplatser och befintliga bostäder. Här handlar det också om ett område som är ianspråktaget redan idag, vilket innebär att området kan utvecklas utan att orörd mark tas i anspråk. Här bedömer staden att det är en bra plats att bygga ny blandad stadsbebyggelse. Här finns utrymme för att blanda nytt och gammalt på ett sätt som kan generera positiva möten mellan människor och mellan fysiska strukturer. Här finns också möjlighet att knyta ihop befintliga delar av staden med hjälp av nya stadsmiljöer.



*Idé om ett framtida torg vid GS-hallen.
Bild: Emelie Joelsson, arkitektur åk 2*

OMRÅDE/AVGRÄNSNING

PROGRAMOMRÅDET: FIXFABRIKSOMRÅDET MED MERA

Programområdet ligger ca 4 km från stadskärnan. Programområdet avgränsas i stort av Älvsborgsgatan, Sannaparken, Lantvärnsgatan och sträcker sig sedan längs Karl Johansgatan från Lantvärnsgatan till Jaegerdorffsplatsen.

FIXFABRIKEN

Programmet tar avstamp i Fixfabriken. Sedan det blev klart att den tidigare industrin i fabriken behövde nya ändamålsenliga lokaler, uppstod frågan hur det gamla fabriksområdet skulle användas i framtiden. I översiktsplanen anges området som industrimark, men med det attraktiva läget i staden och tillgång till god kollektivtrafik, öppnade detta för att pröva frågan om en framtida markanvändning med större fokus på boende. Därför läser du nu programmet för Fixfabriksområdet med mera.

OMRÅDET

Den tidigare Fixfabriken ligger i ett område med andra större industribyggnader och mindre verksamheter: här finns även bussgarage, spårvagnshall, idrottsanläggningar, kontor och verkstäder. Bussgaraget är uppsagt från sitt kontrakt på platsen och i detta program ingår den ytan i utredningen av framtida markanvändning. De befintliga mindre verksamheterna i området är värdefulla och kan gärna ges möjlighet att finnas kvar, kompletterat med nya funktioner. Programmet innehåller också resonemang om spårvagnshallens framtid.

MED MERA

Inför möjligheten att ta ett samlat grepp på Fixfabriken och dess närområde, fanns möjligheten att även läka ihop det nya med den övriga stadsbebyggelsen. En viktig länk för att göra det är området utmed Karl Johansgatan. En annan viktig länk mellan det nya som planeras och det befintliga finns i Sannaparken. Dessa områden är därför det ”med mera” som ingår i programets namn och som placerar området i sitt sammanhang.

Th:

*Ortofoto över området, med gränsen
för programmet markerad*



UPPLÄGG: ETT LÄRANDE ANGREPPSSÄTT

I programmet för Fixfabriksområdet med mera vill vi utveckla programformen och låta de perspektiv som varit viktiga i arbetet, genomsyra själva förslaget och programdokumenten.

I arbetet har sociala aspekter varit särskilt viktiga, där det gjorts flera olika insatser för att samla in kunskap från människor som bor och verkar i området. Avsikten är att deras känsla för området och kunskap om området, ska kunna bidra till ett bättre förslag och en bebyggelse som tillför något till stadsdelen.

Under arbetets gång har programområdet varit i fokus för olika projekt inom Chalmers tekniska högskola. Inom den första planeringskursen på Arkitekturprogrammet, Stadsrum och planering 2013, arbetade studenterna med förslag för en framtida utveckling av Fixfabriksområdet.

På mastersnivån inom Arkitekturprogrammet har studenter från flera länder använt sig av området för att öva sin förmåga i analys och förslag inom kursen Architectural Heritage and Urban Transformation.

I ett forskningsprojekt där Chalmers deltar tillsammans med bla Tekniska universitetet i Delft, Nederländerna, har Fixfabriksområdet varit studieobjekt parallellt med andra europeiska områden. Syftet har varit att utveckla och pröva metoder för att planera markanvändningen med utgångspunkt i markförutsättningarna, ”planning with the sub-soil”. Här har det ingått internationella studentworkshops och tvärvetenskapliga seminarier.

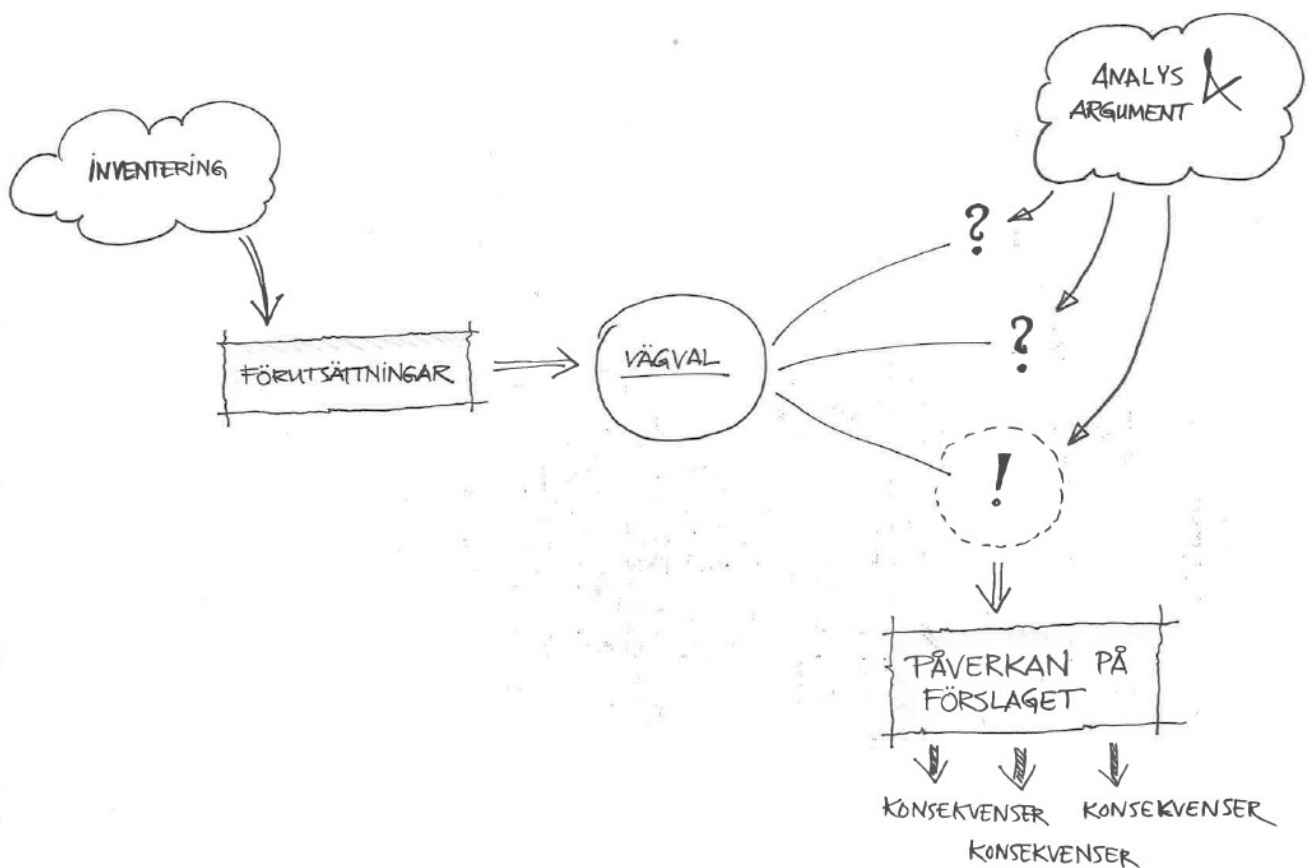
Vi vill att denna mängd av kunskap och tankar om området ska avspeglas i det förslag som programmet utgör. Därför utgår upplägget från vision och förslag, med fördjupningar som social livsmiljö, kulturell livsmiljö, mark och landskap och slutligen människors rörelser, med den gående människan i fokus. Underlag som styrande dokument finns listade sist i dokumentet.

LÄSANVISNING

Inom varje tema beskrivs *förutsättningar* (inventering), *vägval med aktuell kunskap* (analys och argumentation) och *påverkan på förslaget*, som är en hänvisning tillbaka till förslaget med förklaring av hur det aktuella temat har påverkat förslagets utformning. Förhoppningen är att det ska bli tydligt att följa hur vi har arbetat oss fram till förslaget och vilken kunskap som gett avtryck. Det gör att programmet kanske innehåller mer text, eftersom vissa frågor återkommer inom flera teman, men samtidigt kan det göra det lättare att följa den fråga som man själv är intresserad av. Konsekvenser finns samlade i ett eget kapitel.

Samarbeten med Chalmers tekniska högskola

- Stadsrum och planering 2013, arkitekturprogrammet åk 2
- Architectural Heritage and Urban Transformation 2014, masterskurs inom arkitekturprogrammet
- forskningsprojektet Balance 4P och studentarbeten inom kursen Aqua Terra Design 2014 vid TU Delft i Nederländerna.



PROGRAMIDÉ

Programidén är att integrera programområdet med stadsstrukturen i omgivande Majorna–Kungsladugård och samtidigt göra ett tydligt nytt tillägg på platsen. Programmet innehåller olika delområden; Stadsgatan, Vagnhallen, Fabriksområdet och Parken, som var och en på sitt sätt bidrar till att göra denna del av staden mer levande och attraktiv.

Levande blandstad får vi genom att blanda boende och verksamheter. Ett bra sätt att möjliggöra den variationen är genom att blanda gammalt och nytt. Då får vi också ett mer varierat stadslandskap och fler intressanta mötesplatser, både för boende och besökare.

Vi vill att området ska bli en plats där människor trivs och vill bo, röra sig och vistas. Ett välkomnande område och ett gott grannskap.

Vi vill att det nya området hjälper till att knyta ihop staden omkring sig genom stråk och målpunkter – här finns en chans att laga revor i stadsväven.

Vi vill att det nya ska bli en integrerad del i en attraktiv stadsdel, så att det ger mervärde åt det som finns idag.

Vi vill att staden byggs dimensionerad efter rörelser till fots och med cykel.

Vi vill utveckla en miljö för lek och rörelse, med plats för idrott, rekreation och lek.

MÅLFORMULERING FÖR PROGRAMMET

området är formulerade som ”de frågor vi måste lyckas med”. De utgår från de synpunkter som kommit in från dialogarbeten och kan sammanfattas i tre punkter:

- Gårdens sociala funktion i staden.
- Blandat innehåll med bostäder och verksamheter.
- Stadsrummet utmed Karl Johansgatan – längs och tvärs stråket.

Målen har identifierats genom en workshop med deltagande av en grupp tjänstemän från berörda förvaltningar och representant från fastighetsägarna. Målformuleringen har utgått från de kommentarer och synpunkter som vi fått in av boende, verksamma, skolbarn och besökare i området, som deltagit i de olika medborgardialogerna. Avsikten med att fånga en handfull ”frågor som vi måste lyckas med” är att hålla ett tydligt fokus genom programmet och i kommande detaljplaner, när många och komplexa frågor ska hanteras. Att målformuleringen bygger på dialogarbetena bidrar också till att ge tyngd åt det dialogarbete som gjorts.



*Illustrationer, uppifrån och ned:
Malin Mattsson
Sofia Jernberg
Jenna Ernestrand
Arkitektur åk 2*

En ny mötesplats vid gamla
linneförrådet,
bild: What! arkitektur



FÖRSLAG

UTVECKLINGSOMRÅDEN

Programområdet är stort och det innebär att vissa saker behöver ses i sin helhet, medan andra frågor blir tydligare i sin miljö. För att kunna beskriva området på ett tydligt sätt har vi delat upp det i fyra karaktärer: Fabriksområdet, Stadsgatan, Parken och Vagnhallen. Ibland är dessa uppdelade ytterligare.

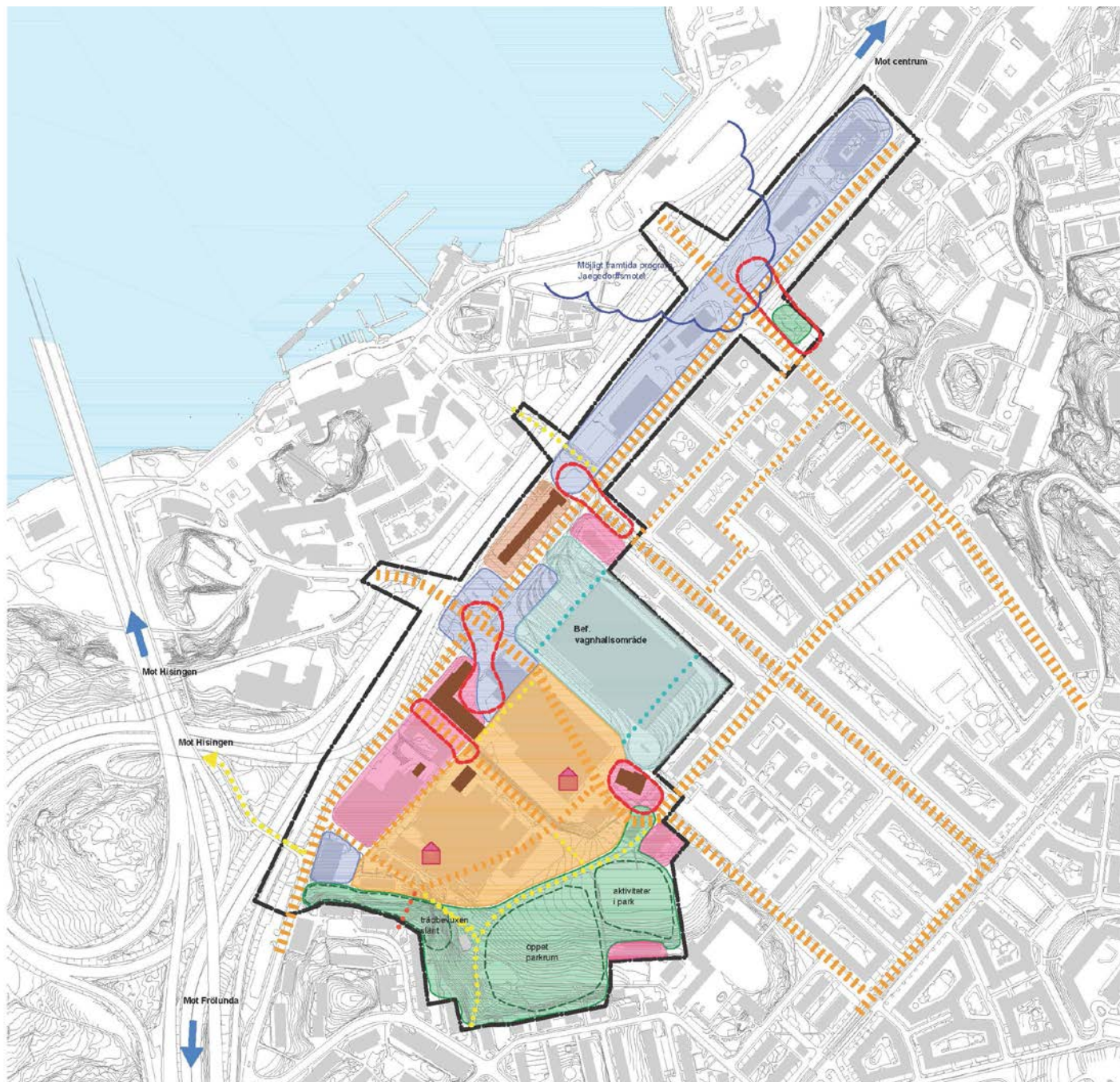
FABRIKSOMRÅDET

Fabriksområdet är det stora omvandlingsområdet inom programområdet.

Här utvecklas en blandstad i lokalt perspektiv, med ett stort tillskott av bostäder och ett rikt innehåll av verksamheter. Inom Fabriksområdet finns stora skillnader i förutsättningar för förtätning, och varje del bör utvecklas efter sina förutsättningar. En blandning av gammal och ny bebyggelse ger en mer livfull stadsdel och underlättar, tillsammans med varierade hyresnivåer, för verksamheter att fortsätta finnas kvar i området.

Allmänna platser och stråk

Allmänna platser och stråk, där verksamheter och aktiva bostenvåningar kan samlas, ligger främst utmed stråket mellan Klippantunneln och Ostindiegatan, vid platsbildningarna vid GS-hallen och linneförrådet och till viss del utmed Bruksgatan. Platsen kring hållplats Vagnhallen Majorna och fonden på Älvsborgsgatan bör stärkas.



Programkarta för Fixfabriksområdet med mera

- Förslag om upphävande av gällande detaljplan
- Befintligt vagnhallsområde
- Nytt handel och kontorsverksamhet, även plats för samlade parkeringsanläggningar
- Park- och naturmark
- Ny bebyggelse, blandstad med huvudsak bostäder
- Kulturhistoriskt intressant byggnad
- Utveckla och komplettera befintligt
- Platser
- Park och Naturmark
- Kommunikation huvudstråk
- Kommunikation stigar
- Kommunikation gång
- Möjlig framtida passage som ska beaktas vid nybyggnation
- Forskola, 4-5 avdelningar

För gång- och cykeltrafik stärks kopplingen från Hisingen/ Älvsborgsbron till Ostindiegatan och Karl Johansgatan, och vidare ut i staden.

Delområden

För att beskriva föreslagen utvecklinga v området, görs ytterligare en indelning i mindre områden: Bussgaraget, Sytråden, kv Stuvö och GS-hallen.

Byggnadernas skala och användning

I kvarteren närmast Karl Johansgatan föreslås befintliga byggnader i huvudsak vara kvar, medan områdena innanför Lantvärsngatatan föreslås omvandlas mer kraftfullt.

- Fixfabrikens tomt och bussgaragets tomt är de som föreslås få den största nybyggnationen i området. Här kan de stora tillskotten av bostäder ske, ca 1000 bostäder bedöms möjligt. Negativ påverkan från buller, utsläpp och risker från trafik har avtagit när man kommer en bit in i området. Byggnationen orienterar sig efter Lantvärnsgatan och del av Bruksgatan. En ny koppling genom området föreslås mellan Banehagstunneln (korsningen Karl Johansgatan/Banehagsgatan) och korsningen Ostindiegatan/Kennedygatan, där den kan utformas med en förebild i historiska gatumönster kring gamla linneförrådet. Denna nya gatusträckning föreslås landa i en ny torgplats vid det gamla linneförrådet.

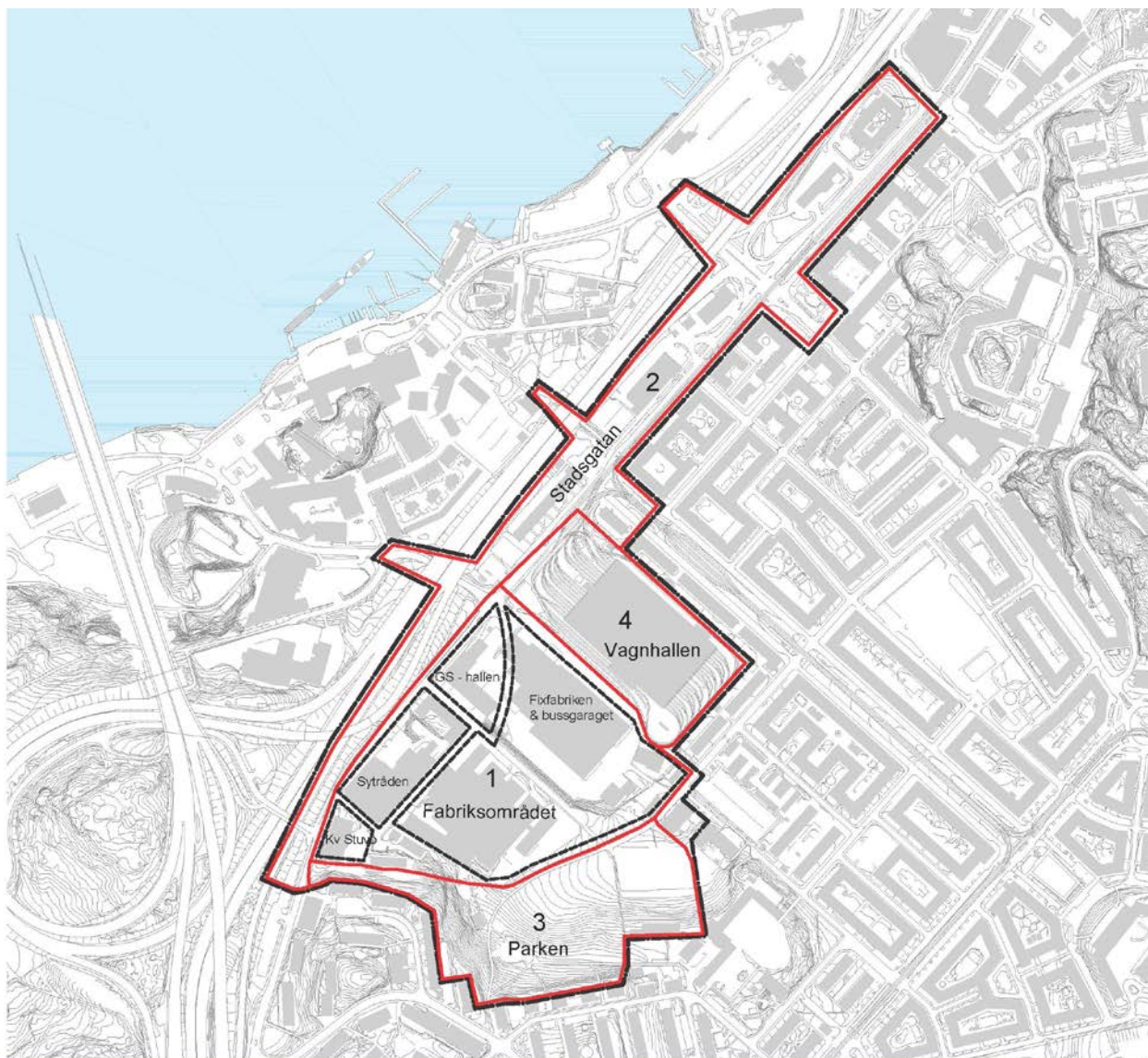
En del av den tidigare Fixfabrikens kontorsbyggnad föreslås vara kvar och införlivas i den nya bebyggelsen. Byggnaden ger en historisk koppling till platsen och bidrar också till att definiera ett intressant och öppet gaturum i korsningen Lantvärnsgatan/Bruksgatan.

Bebyggelsen föreslås vara högre upp mot Sandarna och avta i höjd när man rör sig neråt backen och möter den lägre skalan i landshövdingehusen. I de högre belägna delarna innebär förslaget en skala där 6-8 våningar är dominerande och där det finns inslag av både högre och lägre bebyggelse. I de lägre delarna föreslås 4-6 våningar med möjlighet till variation uppåt och nedåt.

Mot parken föreslås bebyggelsen avta i höjd för att möta parken med byggnader i ca 3-5 våningar. Byggnadernas gräns mot parken går i en gång- och cykelväg. På så vis får Sannaparken en tydlig avgränsning åt alla håll, med bebyggelse som markerar rummets gränser men som inte tränger sig på.

- Inom Sytråden kan påbyggnad för bostäder studeras in mot Lantvärsgatan. Mot Karl Johansgatan kan kompletterande bebyggelse komma till och bygga på höjden. Hänsyn ska tas till industrihistoriska lämningar av intresse, såsom f d värmecentralen med skorstenen intakt.

- Kv Stuvö kan utvecklas framför allt för verksamheter och kontor. En högre skala är möjlig och lämplig eftersom det har en bullerdämpande effekt. Utformning av byggnaden är viktig eftersom det är en plats där Älvsborgsbron möter staden.



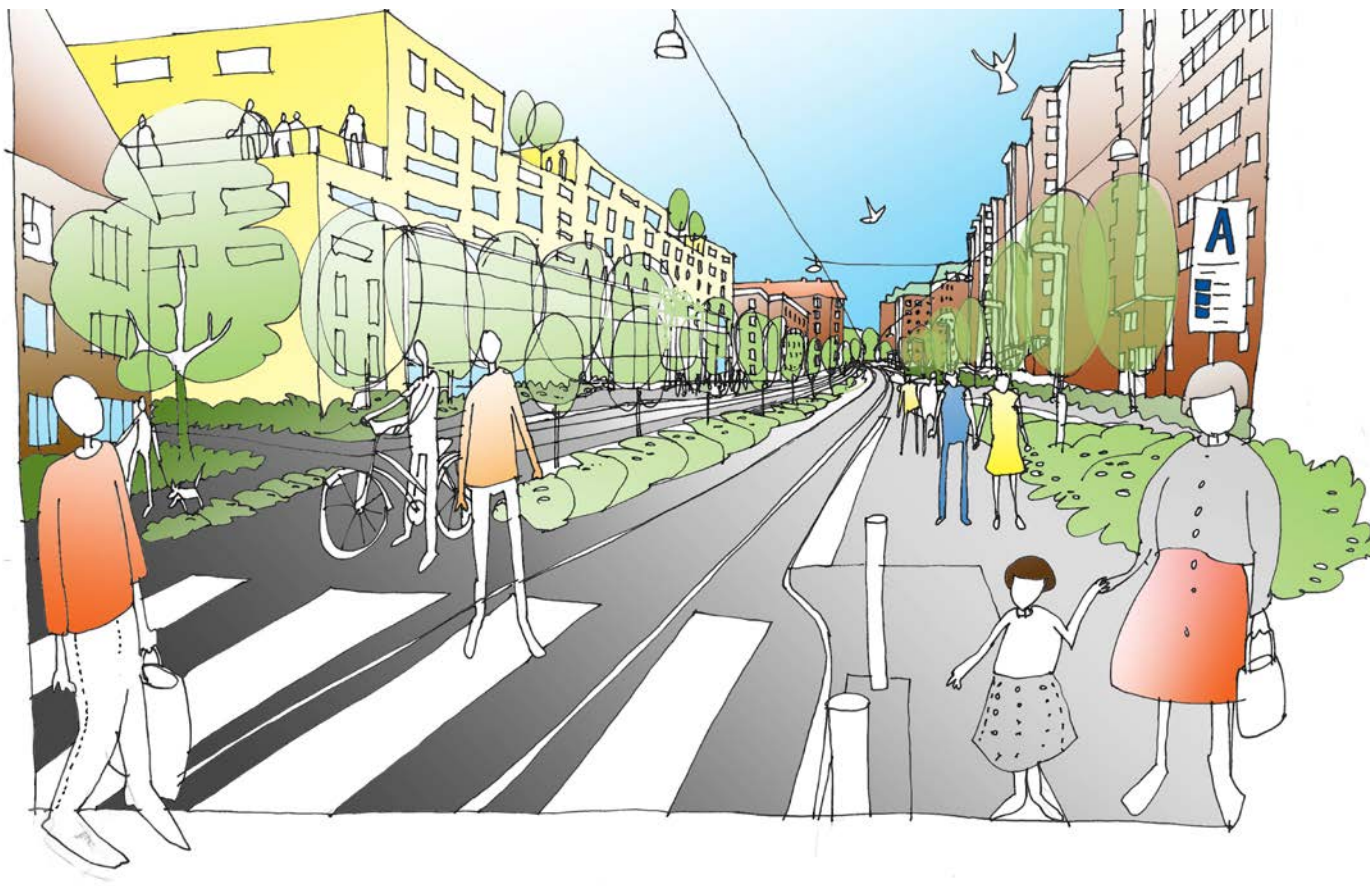
- GS-hallens byggnad föreslås bevaras som den allaktivitetslokal det är idag, med öppning för nya hyresgäster och funktioner över tid. En möjlig torgbildning kan tillkomma i anslutning till GS-hallen, som en öppen gård. I anslutning till denna gård finns också en alternativ placering av en ny idrottshall med gymnastikprofil.

Programområdet och delområdet inom programområdet:

- 1 Fabriksområdet med underområden
- 2 Stadsgatan
- 3 Parken och
- 4 Vagnhallen

Förskolor, skolor och annan service

Ett område med nya bostäder innebär ett ökat behov av förskolor och skolor för det nya området och för befintliga boende. Ett tillskott på ca 1000 nya lägenheter, i denna stadsdel med stort behov av utbildningsplatser, ger ett behov på ca 500 utbildningsplatser (förskola och skola) som gärna kan utformas som en samlad tomt för utbildning.



En grönare stadsgata med prioritering för fotgängare och cyklister.

Bild: What! arkitektur

STADSGATAN

Stadsgatan är området mellan Karl Johansgatan och Oscarsleden, samt passagerna under Oscarsleden som knyter Majorna/Kungsladugård till älven.

På längre sikt bör målsättningen vara att minska Oscarsledens barriärverkan genom att bättre integrera den i det vanliga gatunätet. I detta program ligger fokus på att förbättra den befintliga situationen men samtidigt inte möjliggöra en eventuell framtida förändring av Oscarsleden.

Målsättningen i detta område är att läka ihop staden, göra Karl Johansgatan till ett sammanhållet stadsrum med naturlig förlängning från Chapmans torg och västerut.

För att åstadkomma detta föreslås

- Levande bottenvåningar, gärna tillskott av service. Även möjligheten att aktivera bottenvåningar i befintliga hus på gatans södra sida, där det är möjligt.
- Kontor eller studentbostäder (småbostäder) mot Karl Johansgatan, om bullernivåer för detta kan klaras
- Möjlig idrottshall med gymnastikinriktning vid hållplats Jaegerdorffsplatsen
- Ett grönare gaturum som upplevs mer intimt, med lugnare trafiktempo och ökad tydlighet

- Prioritering för fotgängare och cyklister
- Skala på bebyggelsen som sluter rummet, ca 6 våningar som utgångspunkt, med möjlighet till både högre och lägre delar. Plankartan visar 4-8 våningar.
- Utforma fasader och markmiljö för bullerdämpning.
- Hänsyn till vissa siktlinjer och ljus för befintliga bostadshus längs Karl Johansgatan
- Användning anpassad till buller- och riskläge (täta fastader åt norr, användningar med få människor). Utnyttja skyltläget mot Oscarsleden, så att även byggnader med mer slutna fasader kan ges ett innehåll och ökad stadsmässighet mot leden.
- Lyft Jaegerdorffsplatsens funktion som park och torg genom att förbättra platsen i sig och den angränsande gatumiljön så att platsen blir lugnare, tystare och grönnare. Det ger förutsättningar för att fler ska kunna stanna till och nyttja platsen.
- Oscarsledens barriärverkan ska minskas genom bättre utformning av passagerna under leden. Passagerna behöver utformas på fotgängarnas villkor, så att de blir trygga och funktionella miljöer. Belysning, grönska och framför allt tydligare inramning vid tunnelmynningarna är viktigt för att förbättra miljön. Breddning av gångtunneln i Älvsborgsgatans slut är önskvärd.

PARKEN

Parken ska utvecklas som mötesplats och samlingsplats för nya och befintliga boende och besökare.

- För att parken ska fortsätta upplevas som ett allmänt och välkomnande rum, behöver bebyggelsen som ska gränsa till den utgöra en tydlig ram, en gräns mellan det privata och offentliga.
- Parken ska även i fortsättningen vara bilfri.
- Parken bör utvecklas för att skapa fler mötesplatser och aktiviteter. Idéer för parken är fler sittplatser, plats för cirkusträning och bollek, samt guide till löp- och promenadstråk i närheten. Sådana funktioner kan göra den nedre delen av parken till ett mer aktivt område, som kompletteras av den långa, öppna slänten med pulkabacken och lekplatsen för de mindre barnen.
- Fotbollsplanen är värdefull som plats för spontan lek. Konstgräs på planen kan göra den mer attraktiv för fler och under längre tid. På sikt skulle bollplanen kunna utvecklas till en 9-mannaplan under förutsättning att planens område inte utökas längre åt väster än idag.
- Bättre gångstråk, komplettering med trappor till högre ligande hus i Sandarna och en gestaltande ljussättning kan göra mycket för att göra parken än mer levande.



Tänk om...

Studenter inom mastersprogrammet på Chalmers 2014 funderade på tillägg av bostäder ovanpå den befintliga hallbyggnaden.

Illustration: Anna Arvidsson Hanna Eliasson

VAGNHALLEN

Inriktningen i programmet är att vagnhallen ligger kvar i samma läge som idag. Samtidigt finns behov av modernisering av hallen och verksamheten. Därför visar programmet på olika alternativ som är möjliga om vagnhallen blir kvar på denna plats i staden.

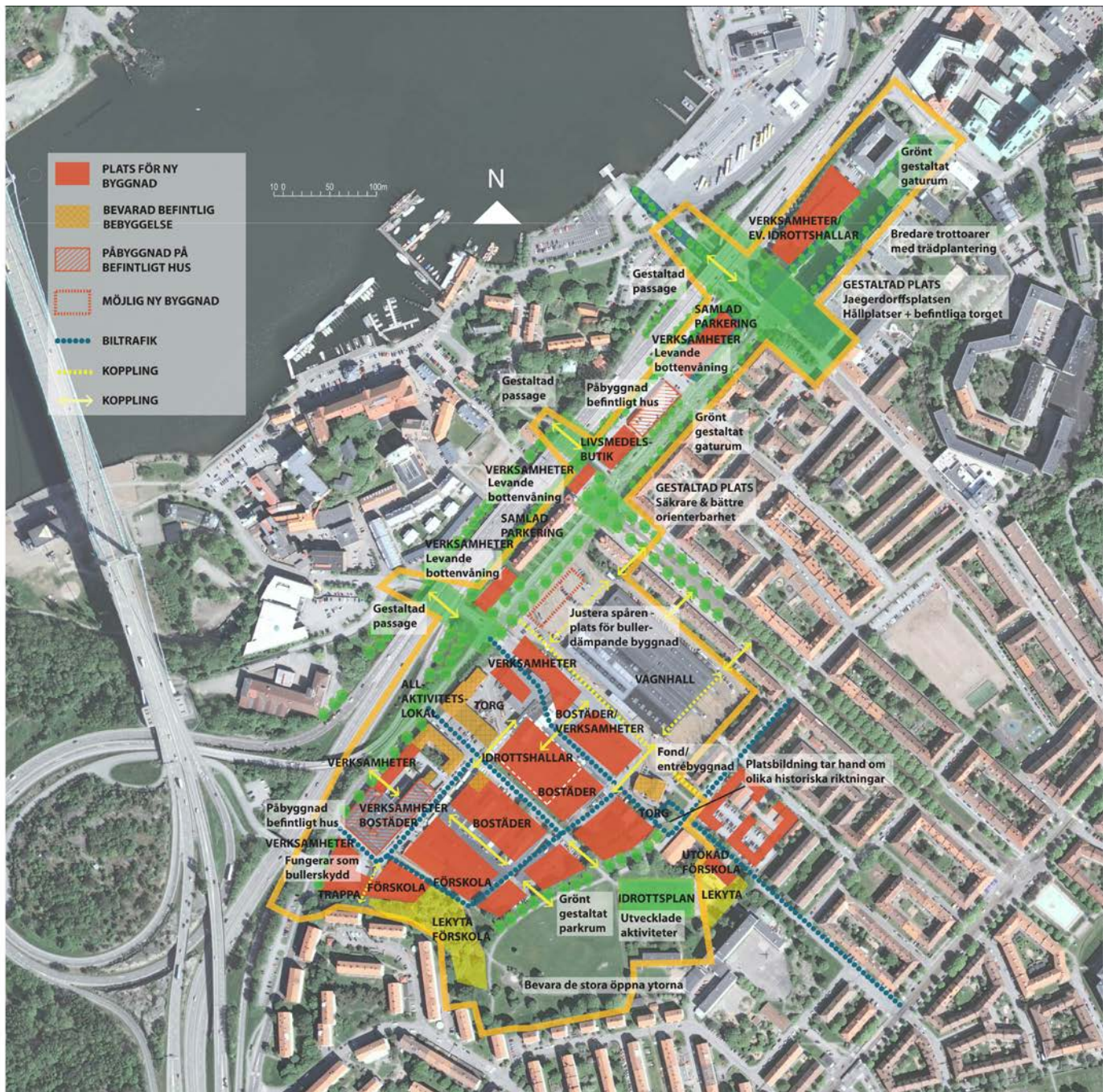
I ett första läge gäller att vagnhallen i befintligt skick och läge kan bli kvar i 10-15 år, medan alternativa lägen och hallbyggnader utreds. På längre sikt finns två alternativ:

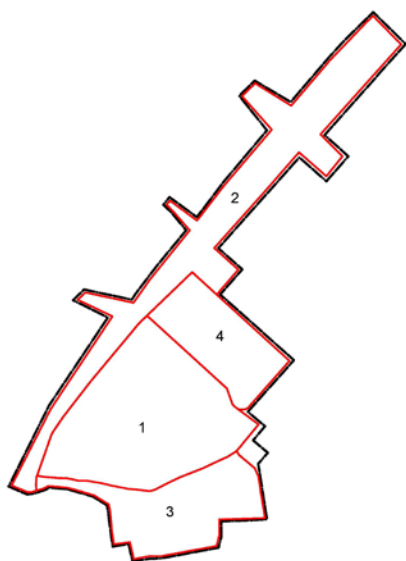
1. Vagnhallen renoveras till ett "gott nog"-alternativ, där befintlig anläggning nyttjas under ytterligare 25-30 år medan nya lösningar och lokaliseringar söks. Vid en eventuell flytt på sikt, kan befintligt vagnhallsläge bebyggas på annat sätt.
2. Vagnhallen blir kvar i befintligt läge och utbredning på lång sikt, med en ny byggnad eller med en mer genomgripande renovering av befintlig hall. Under ombyggnadstiden behöver tillfälliga uppställningar lösas. Eventuellt kan vagnhallen byggas på med bostäder.

Programmet visar på de möjliga scenarierna inom området. Konsekvensbeskrivning av alternativen och övriga alternativ inom staden, kräver en särskild lokaliseringsstudie. Frågan om den befintliga vagnhallens kulturhistoriska värde och framtida roll, behöver utredas vid en sådan lokaliseringsstudie.

Viktiga faktorer för en vagnhall inom området, oavsett läge, är:

- Spårvagnshallen ska hantera buller och vibrationer så att boende omkring inte störs, vare sig i befintlig eller ny bebyggelse.
- Spårvagnshallen ska utformas så att den integreras i stadsmiljön; den ska inte skära av viktiga stråk, den ska möta gatan med aktiva bottenvåningar och den ska ge variation i gatulivet även om byggnaden i sig blir långsträckt.
- Om en ny byggnad blir aktuell, bör den möjliggöra påbyggnad med bostäder i en anpassad skala och form.
- Oavsett alternativ bör placering av spår och funktioner ses över så att mötet med Karl Johansgatan kan förbättras för ökad säkerhet och tydlighet. Plats för en byggnad mot gatan bör prövas.





1. Fabriksområdet
2. Stadsgatan
3. Parken
4. Vagnhallen

FORTSATT ARBETE OCH PRIORITERINGAR

GENOMFÖRANDE OCH PRIORITERINGSORDNING

FABRIKSOMRÅDET

Inom Fabriksområdet finns fastighetsägare med olika tidsperspektiv på sina fastigheters utveckling. Här finns både områden för större omvandlingar och mindre kompletteringar inom befintliga strukturer. För att kunna arbeta vidare parallellt, utan att störa varandra, är det viktigt att programmet lägger fast vilka gatusträckningar/stråk och platser som ska bevaras och nyskas. Lantvärnsgatan är en sådan tydlig utgångspunkt. Då kan man inom varje delområde studera lösningarna vidare utan att låsa varandra.

Detta område innehåller de största möjligheterna till nya bostäder, vilket gör området prioriterat bland kommande detaljplaner som kommer att tas fram med programmet som grund.

STADSGATAN

Det här aktuella programmet kan komma att kompletteras av ytterligare ett program för området runt Jaegerdorffsmotet. Framtiden för Stenas Danmarksterminal utreds och nuvarande Tysklandsterminalen kan vara aktuell att bygga ut för att rymma även Danmarkstrafiken. I så fall krävs en studie av Jaegerdorffsmotet ur trafikperspektiv, vilket kan ske i ett program. Det programmet kommer att behandla trafikfrågor och dimensionering, samt utrymme kring motet för kompletterande bebyggelse. De målsättningar som slås fast i programmet för Fixfabriksområdet gäller framför allt gaturummet utmed Karl Johansgatan. Dessa förutsättningar kommer att integreras i ett eventuellt kommande program för Jaegerdorffsmotet.

Inom området Stadsgatan kan detaljplanering dröja något längre. Men åtgärder här är nödvändiga för ökad trygghet och trivsel. Här krävs förbättringar på både kort och lång sikt, inom gällande planer och i nya detaljplaner.

I detaljplanearbete bör man säkra målsättningarna i programmet om bättre gatusektioner på Karl Johansgatan. Utifrån det kan anpassning av lokaler på gatans södra sida inledas om intresse uppstår. Detaljplan för byggnation utmed gatan kan starta med målsättningen att bygga utmed Karl Johansgatan och ge både liv åt gatan och skydd mot leden. En ny livsmedelsbutik är prioriterat.

En samlad parkeringslösning bör kunna ordnas i garagebyggnader ovan mark, mot Oscarsleden. Idrottshall med gymnastikinriktning ska prövas vid Jaegerdorffsmotet för att avgöra slutlig lokalisering vid Stadsgatan eller i Fabriksområdet.

Åtgärder som förbättrar läget innan ny planering kommer till stånd är att rusta upp Jaegerdorffsplatsen och förbättra miljön för fotgängare och cyklister. Tydligare cykelbanor utifrån stadens nya cykelplan är ett första steg. Det går att arbeta med mer tillfällig grönska i gaturummet, för att bryta ner skalan och ge bättre orientering. Förbättring av miljön i passagerna under Oscarsleden är också åtgärder som ger en stor positiv förändring och som kan påbörjas utan ändrade detaljplaner.

PARKEN

Parken anges i gällande plan som park, med idrottsområde i den södra delen kring fotbollsplanen. Den utveckling av parken som föreslås i programmet kan göras inom gällande detaljplan.

Gröna miljöer kräver tid för att etableras och ge ett önskat uttryck och för att klara slitage från fler besökare. Det talar för att en upprustning av parken bör ske tidigt i omvandlingsprocessen inom programområdet. Att projektet kan inledas med en åtgärd som är till glädje för alla boende i området, nya och framför allt befintliga, ger en positiv start på projektet och kan ge ökad tolerans för stökiga och bullriga rivings- och byggarbeten inom framför allt Fabriksområdets område.

Utformning av parken ska ske i samråd med Länsstyrelsen på grund av de höga arkeologiska värdena.

VAGNHALLEN

Programmet utgår från huvudalternativet att vagnhallen ligger kvar, men redovisar olika alternativ för vagnhallens fortsatta verksamhet inom programområdet. Syftet med detta är att få frågan genomlyst i programsamrådet innan vägval görs vid godkännande av programmet.

Vagnhallen kräver inom några år en modernisering för att fungera för moderna vagnar. Hantering av bullret kring vagnhallen krävs också för befintliga och nya bostäder intill. På grund av svårigheter i planering och finansiering av nya spår-vagnsfunktioner kan denna utveckling komma att ske inom ett längre tidsspann, kanske 10-15 år. Skulle alternativa lägen för vagnhallen bli aktuella, måste man ta med i analysen att stora markområden inom Fixfabriksområdet kan blockeras för utveckling under lång tid.

Även med huvudalternativet att vagnhallen ligger kvar, bör man se över möjligheterna att skapa en bättre gatumiljö mot Karl Johansgatan. Eventuellt kan spåren inne på området justeras, så att en smal byggnad kan placeras mot gatan.



Illustrations: Sandra Dawood, arkitektur åk 2

STÄLLNINGSTAGANDE TILL MILJÖKONSEKVENSER

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte kan uteslutas att programmet innebär betydande miljöpåverkan så som avses i Miljöbalken 6 kap 11 §, med avseende på påverkan på kulturmiljön. Avstämning har gjorts med Länsstyrelsen innan programsamråd, vid möte 2015-03-19.

Programmet bedöms medföra viss miljöpåverkan från buller, luftmiljö och förorenad mark. Dessa frågor utreds och hanteras i kommande detaljplaner.

En arkeologisk utredning har gjorts under programarbetet. Den visar på nya fornlämningar i området och indikerar att fler lämningar kan komma att upptäckas vid fortsatt arbete. Riksintresset för kulturmiljövård Majorna-Kungsladugård-Sandarna kan också påverkas av den nya bebyggelsens skala och uttryck. I programskedet konstateras att det inte kan uteslutas att kommande planer kan medföra betydande miljöpåverkan och därför ska frågan hanteras vidare i kommande berörda detaljplaner. Bedöms en MKB nödvändig ska den innehålla beskrivning av påverkan på kulturmiljön med fokus på bebyggelsens skala, volym och höjd samt siktlinjer och landskapsform. Byggnadernas material kan även ha betydelse för bedömning av påverkan.

TEMA SOCIAL STRUKTUR - MÄNNISKORS LIVSMILJÖ

FÖRUTSÄTTNINGAR

MAJORNA - KUNGSLADUGÅRD - SANDARNA - KLIPPAN

Programmet för Fixfabriksområdet mm ligger i skärningspunkten mellan olika stadsdelar, som har lite olika stadskaraktärer. Här möts de gamla stadsdelarna Majorna, Kungsladugård och Sandarna/Sanna, som idag utgör sammanväxta områden i staden.

Majorna och Kungsladugård är gamla stadsdelar med en egen identitet. Sanna är något yngre, men ingår idag funktionellt i samma område. Dessa områden brukar lyftas fram som ett exempel på fungerande blandstad; här finns såväl bostäder som verksamheter och service i en finskalig blandning.

Ofta beskrivs Majorna och näraliggande områden som ”en stad i staden”, med ett välfungerande lokalt liv och starka sociala nätverk. I Majorna, Kungsladugård och Sanna bor 29 000 invånare. Demografiskt skiljer sig stadsdelen från staden som helhet genom att här finns större andel personer i arbetsför ålder, något mindre andel barn och något större andel äldre.

Inkomstnivåerna ligger under genomsnittet för Göteborg samtidigt som utbildningsnivåerna är högre. Inkomsterna är jämförbara jämfört med övriga Göteborg. Kvinnorna tjänar något högre än Göteborgssnittet men männen lägre. I denna del av staden blandas människor som lever under olika sociala förhållanden.

Stadsdelen har delvis högre ohälsotal än staden som helhet. Den psykiska ohälsan bland befolkningen är hög och det finns större problem med problem med ungdomars alkohol- och drogvanor.

De flesta bostäder är lägenheter i kvartersbebyggelse. Det finns förhållandevis många små lägenheter och få lägenheter på fyra rum och kök eller större.

Boende i Majorna och intilliggande områden går, cyklar och åker kollektivt mer än genomsnittet i Göteborg och de åker mer sällan bil.

Kulturlivet i Majorna med omnejd är levande och utgör ett kompletterande alternativ till Göteborgs mer etablerade kulturinstitutioner. Den mångfacetterade miljön vid Klippan och Röda sten är en stor tillgång för både rekreation och kultur. Området är attraktivt även för näringslivet, speciellt inom den kreativa sektorn.

LIVSMILJÖ IDAG

Kunskapsinhämtning

Kunskapsinhämtning har skett under programarbetet. Avsikten har varit att fånga in synpunkter och kunskaper från fler håll för att ge en så heltäckande bild som möjligt av områdets kvaliteter och utmaningar idag. Medverkande har varit boende, verk-samma, företagare och föreningsaktiva, både vuxna och barn.

Den matris för sociala konsekvensanalyser och barnkonse-kvensanalyser som tagits fram av Göteborgs stad, har fyllts i under arbetets gång för att säkerställa att vi har fått in synpunk-ter som belyser de flesta perspektiv och skalnivåerna.

Arbetet med dialogerna har även haft som mål att nå ut med information om projektet, göra det känt att något är på gång att hända.

Resultat

Vad saknas?

Unga saknar platser att hänga på, en plats där man vill vara, aktiviteter. Idrottsanläggning saknas i stadsdelen. Boende påta-lar brist på större livsmedelshandel, att man måste ta bil för att handla mer.

Vad är bra?

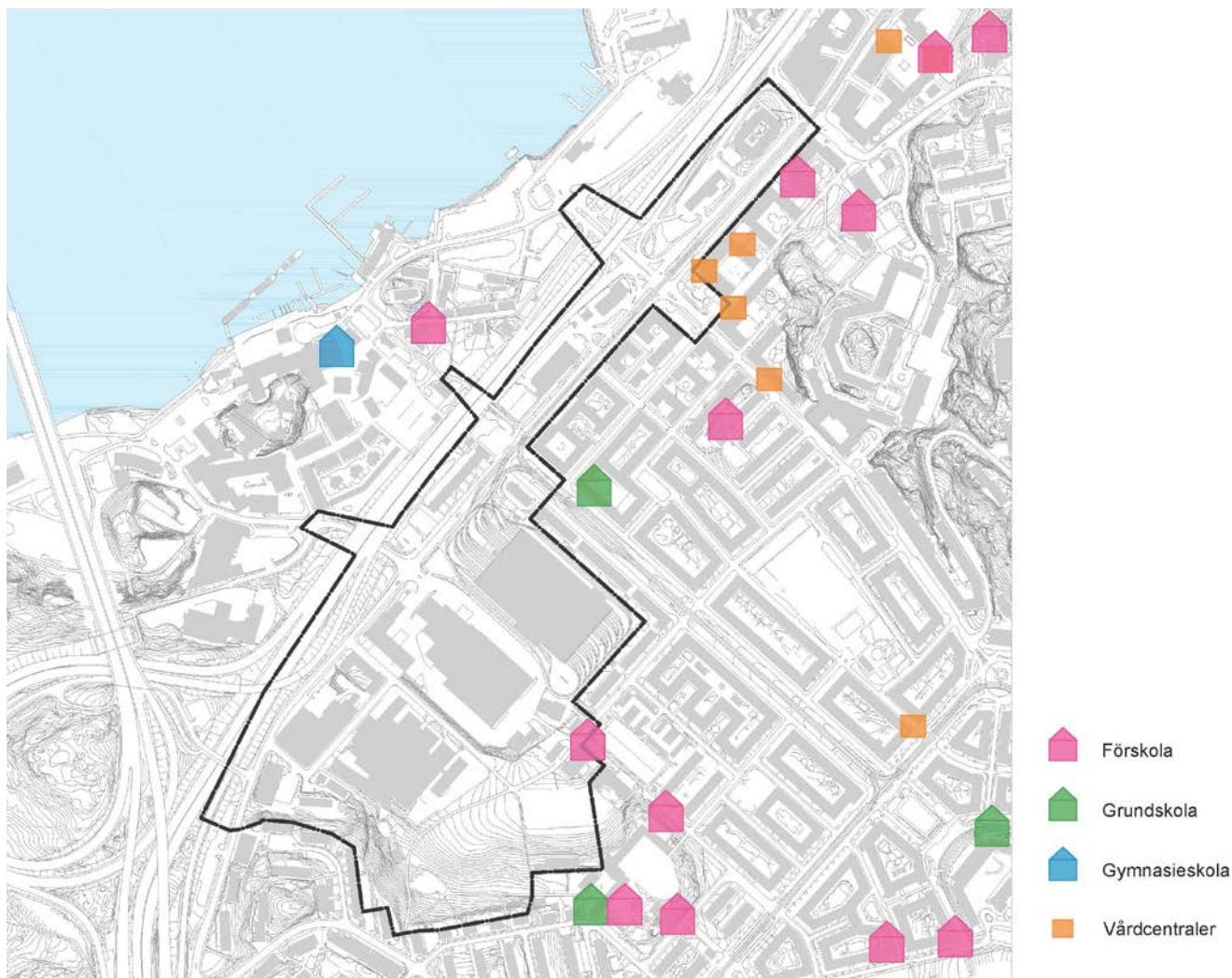
Stadsdelens anda, den goda gemenskapen. Öppna och välkom-nande gårdar. Blandningen av människor.

Vad är dåligt?

Upplevelsen av trafiken som en barriär, av bebyggelseområden som barriärer och av otrygga trafikmiljöer.

Utifrån inkomna synpunkter har målsättningarna för projektet sammanfattats genom en workshop som tre kritiska områden att arbeta vidare med:

- Gårdens sociala funktion i staden.
- Blandat innehåll med bostäder och verksamheter.
- Stadsrummet utmed Karl Johansgatan, längs och tvärs stråket



SAMMANHÅLLEN STAD

Karta: Service i närområdet

Programområdet ligger idag intill en påtaglig barriär i stadsmiljön, Oskarsleden. Denna barriär hindrar både förståelse för stadens sammanhang, dess historiska utveckling och faktiska rörelser inom och genom området.

Korsningen Karl Johansgatan-Älvsborgsgatan upplevs som en barriär på grund av den otrygga trafikmiljön som gör ytan svår att korsa. Framför allt gäller detta för barn som för sig till och från Klippan och skolorna.

Även vissa bebyggda delar av programområdet kan upplevas som barriärer. Vagnhallens område är inhägnat och bussgaraget område är ogästvänligt och visar inte att du kan röra dig igenom området, även om det faktiskt är möjligt. Bruksgatan är fullt framkomlig men kantas till största del av en stor fabrik (Fixfabriken) och en kraftig slänt med stängsel – sammantaget ingen välkomnande miljö.

Promenad- och cykelvägar ner mot Röda sten och vidare längs vattnet är en tillgång. Det finns flera möjligheter att ta sig under Oscarsleden, men karaktären på området närmast leden, med trafikytor och bensinstationer, gör även det området till en upplevelsemässig barriär. Passagerna i sig upplevs otrygga och osnygga.

En mental barriär, dvs ett upplevt motstånd mot att vistas här, kan komma sig av att många personer med blandmissbruksproblemtik lockas från hela staden till Klippanområdet och Systembolaget.

Många människor från olika delar av staden hittar ändå till sina målpunkter i och omkring programområdet, men det finns stora ytor som man inte gärna rör sig inom, eller där man inte får röra sig.

SAMSPEL

Platsintervjuer med människor som passerade programområdet visar att programområdet och närområdet är viktigt både för människor som lever här i sin vardag och för många andra. I programområdets närhet finns platser som många ser som en del av sitt vardagsrum i staden, platser dit man gärna tar sig.

Inom programområdet finns sport- och idrottsanläggningar som är målpunkter för människor i övriga stadsdelen och delvis för hela staden. GS-hallen används framför allt för gymnastik och hit kommer t ex barn och unga från en stor del av staden. Friskis & Sveltis har verksamhet i tidigare Mölnlycke sytråds lokaler. BK Sandarna har verksamhet i nedre delen av Sandnaparken, med klubbstuga, bangolf och fotbollsträning för de yngre barnen. Klubben har ett stort socialt arbete med aktiviteter på lov och fotbollsträning för ensamkommande flyktingbarn. Samtidigt saknas en större idrottshall i stadsdelen.

Inom programområdet finns även andra verksamheter och föreningar som engagerar människor på deras fritid och är mötesplatser för människor från olika delar av staden, med spridning över olika delar av dygnet.

I anslutning till programområdet finns Klippan och Röda sten, och inte långt bort finns Mariaplan. Programområdet utgör en passage mellan dessa populära målpunkter.

VARDAGSLIV

Dialoger och samtal visar att många som engagerar sig i området, lever en stor del av sitt vardagsliv här. Det finns möjlighet att bo, arbeta och klara vardagens ärenden inom närmiljön. Det är en stor kvalitet.

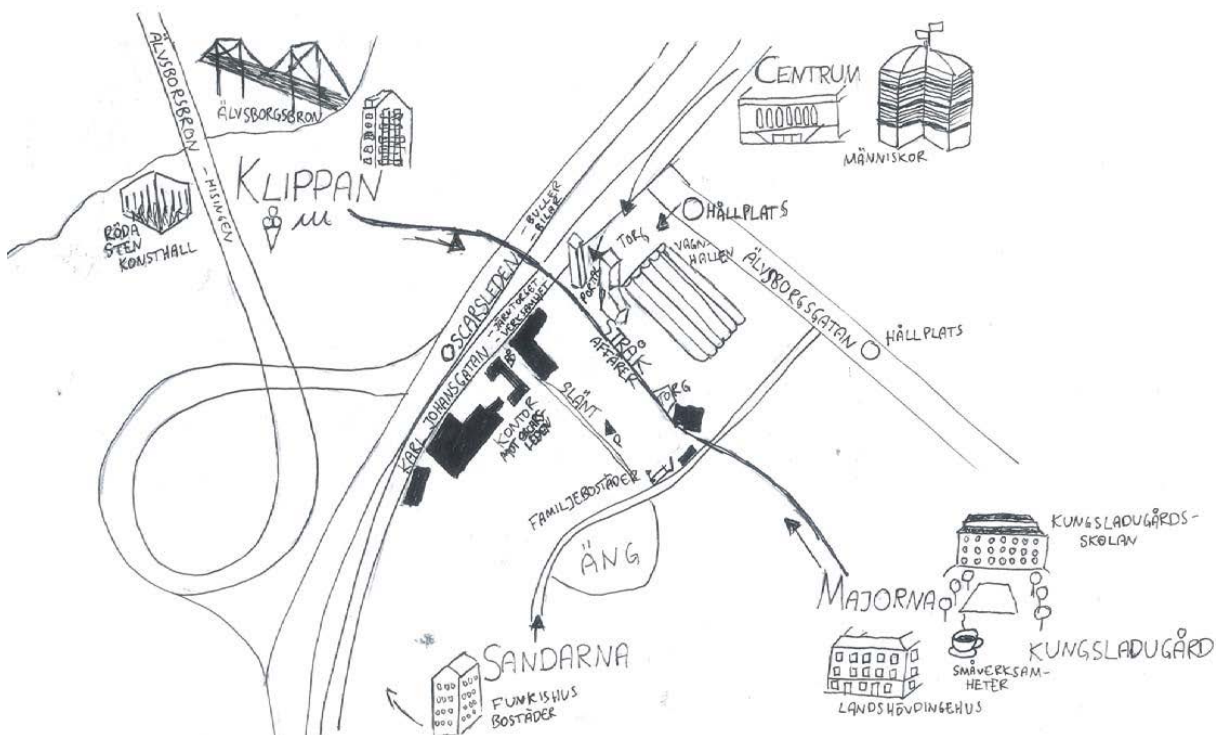
Samhällets service

Sannaskolan ligger intill programområdet, på andra sidan om parken. Privata Majornaskolan för åk 7-9 ligger vid spårvagshållplats Vagnhallen Majorna. Förskolor finns närmast på Ostindiegatan 24 och på andra håll i Sandarna, samt i andra änden av programområdet på Seglaregatan 5, i parken vid Gröna gatan. Bibliotek finns vid Chapmans torg.

Vårdcentral och föräldracentral finns vid Skärgårdsgatan i Fiskhamnen.

Verksamheter och arbetsplatser

Många av byggnaderna inom programområdet rymmer småskaliga verksamheter som ateljéer, verkstäder, replokaler,



småföretag och liknande. Inom programområdet finns några mindre servicebutiker kopplade till bensinstationer och en Systembolagsbutik. Inom och i närheten av området finns mindre serviceställen, som närlivs och specialiserade små matbutiker. Butikerna ligger i huvudsak i kluster kring Chapmans torg och Mariaplan.

Två bensinstationer och en station för gas finns utmed Karl Johansgatan.

Det finns ett underskott på livsmedelsbutiker i området idag.

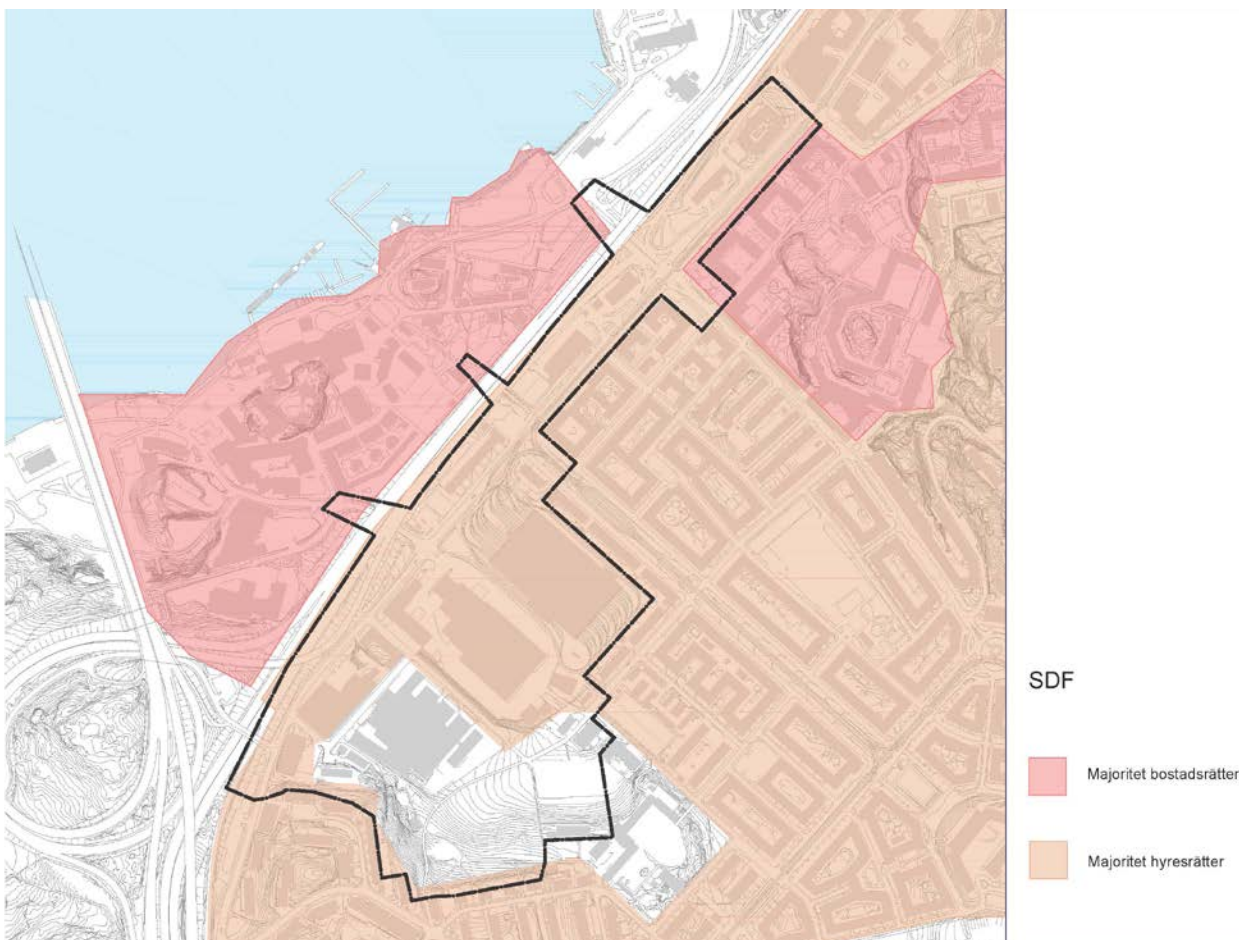
*Mental analytisk karta över området.
Bild.: Anna Willemark, arkitektur åk 2*

Bostäder – boendemiljö, utbud och upplåtelseform

I Majorna med omnejd finns främst lägenheter, både hyresrätter och bostadsrätter. Det kommunala bostadsbolaget Familjebostäder har ett stort bestånd av bostäder i den äldre landshövdingehusbebyggelsen. En stor del av dessa renoverades senast under 1970- och 80-talet och står inför renoveringsbehov de närmaste åren men har idag förhållandevis låga hyror.

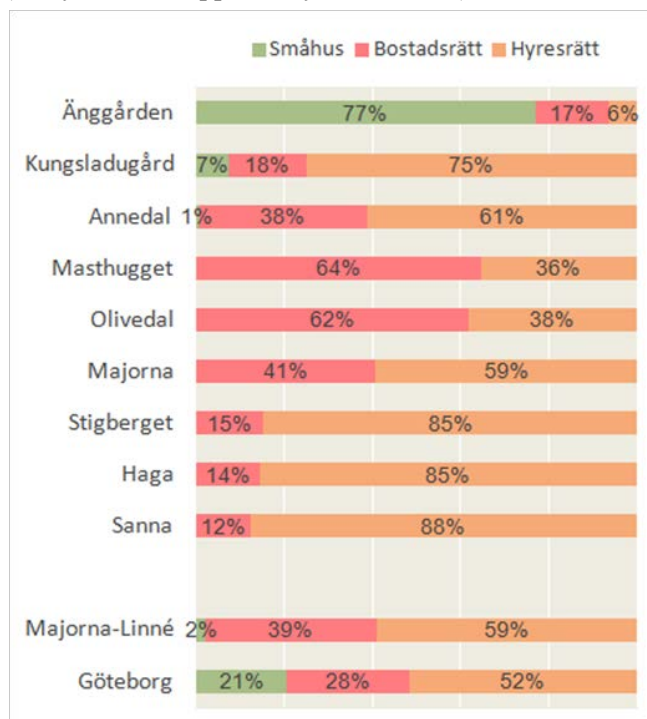
I Kungsladugård förekommer radhus och även villor. Dessa miljöer är mycket populära med höga fastighetsvärden. Inom programområdet finns också sociala bostäder som ingår i stadens boendeverksamhet, med tillfälliga bygglov.

Statistik för fördelningen av upplåtelseformer visar att hyresrätt är dominerande upplåtelseform och att småhus är ovanliga i denna del av staden. 2010 gjordes en översikt över bl a bostadsstorlekar i Göteborgs centrala stadsdelar. Den visar att lägenheter på 4 rum och större är ovanliga i Majorna, Kungsladugård och Sandarna och att tonvikten här ligger på 2 rok. Eftersom en stor del av bostäderna finns i äldre hus saknas dagens möjligheter till tillgänglighet, t ex tillgång till hiss.



Karta: Upplåtelseformer i närområdet
Källa: stadsdelsförvaltningen
Majorna-Linné

(Mtr från SDF, upplåtelseform år 2013).



Områdena Majorna, Kungsladugård och Klippan har olika förutsättningar som boendemiljöer, genom sina olika arkitektoniska uttryck. Flera av de boende i Majornas landshövdingehuskarter lyfter fram den trygga gårdsmiljön som en sådan bostadsform ger. Det är överblickbara gårdar med utrymme för lek och samvaro, trygga miljöer där man kan låta barnen leka själva. Att de olika bostadsgårdarna är öppna är också viktigt, särskilt för barnen som utan problem kan röra sig mellan kompisarnas gårdar.

Natur, fritid och rekreation

Större grönområden finns på lite avstånd från programområdet, Slottsskogen inom ca 1 km, Änggårdsbergen och Svarte mosse inom ca 2 km. Västra kyrkogården är också en grön rekreativ miljö i närheten. Sjöbergen är en resurs som grönområde inom 1 km avstånd från Fixfabriksområdet, men trafikapparaten kring Älvsborgsbrons fäste utgör en barriär. På andra sidan Göta älv ligger Färjenäsparken med en av stadens större lekplatser. De större grö- och rekreativsområdena kan vara svåra att nå på grund av barriärer som vägar och vattendrag.

Sannaparken är en öppen yta som omfamnas av bebyggelse på olika håll. Parken kom till i anslutning till byggnationen på 30-talet, med en tanke om ett öppet rum för idrott och lek. Parken är också en plats där information om stenåldersboplatsen förvaltas och förmedlas bl a i en temalekplats. Parken är av betydelse för hela stadsdelen, enligt stadens sociotopkartläggning. BK Sandarnas verksamhet är värdefull och ger fler människor som rör sig i parken och nyttjar ytorna där.

En engagerad grupp skateare har också deltagit i dialogerna. De vill arbeta för en street skate-park i anslutning till Fixområdet.

IDENTITET

Identiteten som boende i anslutning till programområdet präglas av en stor trygghet i det sociala sammanhanget. Vi-känslan i stadsdelen och identiteten som "Majornabo" är stark. I kunskapsunderlaget framkommer att det finns en stark vilja att leva nära sina grannar, det känns lätt att prata med varandra, att hjälpa åt vid behov och att samsas om vissa funktioner i vardagen. Det finns möjlighet att leva de flesta delar av vardagslivet inom stadsdelen.

Det är tydligt av våra dialoger att det finns oro för att en större nyexploatering ska förskjuta värdena i området. En del befarar att ett större tillskott av bostäder skulle kunna rubba den goda sammanhållningen och påskynda gentrifiering av området. Gentrifiering är en process där framför allt äldre stadsdelar med övervägande låga hyror blir så populära att de alltmer övertas av resurs- och kapitalstarkare grupper. Därigenom sker en undanträngning av den tidigare befolkningen, ofta grupper som är mer socialt och ekonomiskt svaga, och en del av det som upplevts som stadslivets kvaliteter kan gå förlorat. Majornas och Klip-

pans identitet som lite mer bohemiska stadsdelar med ett starkt kulturellt kapital, är sådant som man värnar och är orolig för att det ska försvinna. Samtidigt är efterfrågan på större lägenheter stor och de saknas i det befintliga bostadsbeståndet och det finns även många som önskar en ny och större lägenhet i området. Vid dialogarbete i stadsbyggnadssammanhang är det vanligt att de som uttrycker oro för förändring får större utrymme än de som är positiva till förändringen. De framtida boende som inte bor i området redan idag, deltar t ex inte i dialogerna.

Flera personer tog upp behovet av bibehållit låga lokalhyror, alternativt subventionerade hyror, för små verksamheter och liknande. I våra dialoger förekom även synpunkter om att hyresrätter skulle byggas, eftersom bostadsrätterna skulle locka fel sorts boende, som inte passar i Majorna. Området redan idag blandade upplåtelseformer, men sammansättningen varierar och skiljer sig från staden som helhet. Oron för en försämrad social sammanhållning är dock påtaglig.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Den viktigaste säkerhetsfrågan för de som deltagit i dialogarbetet är trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs Karl Johansgatan. Gång- och cykelvägar längs gatan upphör plötsligt utan hänvisning och gaturummet är brett med både bil- och spårvagnstrafik. Gående och cyklister som ska ta sig under Oskarsleden korsar av- och påfartsramper utan tydlig skyltning varifrån trafiken kan komma. Övergångarna över själva Karl Johansgatan är också otydliga och osäkra, kanske allra sämst vid hållplatsen Vagnhallen Majorna och intilliggande Vagnhallen, där barn och unga kan förväntas vilja röra sig själva till bostäder eller till fritidsaktiviteter som t ex GS-hallen.

Systembolaget är en tillgång som service för de boende, men orsakar också en del otygghet genom att påverkade personer rör sig kring Systembolaget, i gångtunneln intill och i parken på andra sidan.

VÄGVAL MED AKTUELL KUNSKAP

SAMMANHÅLLEN STAD

Det viktigaste vägvalet för öka förutsättningarna för en sammanhållen stad rent fysiskt är att överbrygga de barriärer som finns. Därför är omvandlingen av Karl Johansgatan till en stadsgata viktig och passagerna under Oscarsleden behöver bearbetas, även om leden blir kvar under överskådlig framtid. Det troliga är att vagnhallen blir kvar i befintligt läge. Om vagnhallen blir kvar i området kommer den, oavsett läge, att behöva ansluta till omgivande gator, stråk och platser. Nya stråk genom Fabriksområdet är också viktiga för att integrera det nya i stadsväven.

SAMSPEL

Parken

Parken har en stor betydelse ur social synvinkel, som plats för möten och samvaro, lek och liv. Parken är en möjlig mötesplats över generationerna och även en social mötesplats som främjar integration. Utvecklingen av parken kan komma i konflikt med den pågående verksamhet som fotbollen utgör och ev fornlämningen, även om den bedöms ligga så djupt att den inte berörs. Utvecklingen av parken måste ske på ett sådant sätt att fotbollsverksamheten för de mindre barnen kan fortsätta och så att BK Sandarna kan ha kvar sin bas med klubblokal i området.

Konflikt om utnyttjande av ytan kan även komma vid etablering av förskolor, som använder sig av parken.

I närområdet finns planer på att förbättra förutsättningarna för fotboll vid näraliggande Gröna vallen, där det finns förslag om en 11-mannaplan med konstgräs. Detta är ännu på planeringsstadiet och inget beslut har tagits om konstgräs på Gröna vallen. Med utvecklingen av Gröna vallen som planeringsförutsättning blir det ändå ännu mer angeläget att planen i Sannaparken behålls för de mindre barnens spel och för att locka till spontanlek. Mindre planer används lättare på ett spontant sätt än stora. Parken bör även i fortsättningen utformas som ett öppet rum, men i den nedre delen av parken kan aktivitetsytor komma till och tillsammans skapa ett mer aktivt lekfullt parkrum. Fornlämningarna på platsen gör att större markarbeten i den västra delen kan vara olämpliga.

Önskemålet om en street skate-park i anslutning till Fixområdet och Sannaparken har diskuterats. Det är en intressant verksamhet som ger liv i staden, men också en verksamhet som kan komma i konflikt med boende på grund av bl a störande ljud. Det finns också andra användningar som bör kunna få plats i Sannaparken och utrymmet räcker inte till alla. Eftersom en enklare skate-yta finns etablerad vid Röda sten, är avvägningen i detta program att en street skate-anläggning inte lokaliseras här, utan att ytan vid Röda sten hellre kan utvecklas vidare i samarbete med engagerade åkare.

Mötesplatser

Mötesplatser bör placeras i strategiska punkter, där det finns förutsättningar för etablering av verksamheter, platser där många människor kan komma att passera och där man kan hitta intressanta saker att se på, sköna sollägen eller utsiktsplatser. Dessa mötesplatser ligger i förslaget intill äldre byggnader som sparas, vilket ger förutsättningar för en mer blandad hyresnivå för lokalerna. Mötesplatserna har möjlighet att stärka integration och generationsöverskridande möten genom bra placering, innehåll och utformning.

VARDAGSLIV

Samhällets service

Exploatering inom programområdet kommer att innebära behov av fler utbildningsplatser för förskola och skola.

Kommunens riktlinjer anger önskad storlek på byggnad och gårdsyta per barn. Staden bygger helst större förskoleenheter om 5-6 avdelningar, som kan vara flexibla över tid och användas även som skola.

Förskolornas uteytor är inte tillgängliga för allmänheten medan förskolan har verksamhet, men är tillgängliga kvällar och helger. I ett sådant här område, där det är angeläget att bygga tätt och grönt, är samnyttjande mellan förskolor/skolor och gårdar/parker lämpligt. Förskolor med uteytor på tak är en

möjlighet att använda marken för ett effektivt byggande. Samordning med lekytor i Sannaparken fungerar till viss del, men kan inte täcka behovet för mindre barn. Det vore intressant att pröva hur man skulle kunna utforma en sammansatt förskoleenhet, som kan nyttja driftsfördelarna i en stor förskola med den mindre förskolans kvaliteter som integrerad i bostadsmiljön.

En annan möjlighet är att etablera ett ny tomt för att täcka hela behovet av utbildningslokaler i området, där både förskola och skola kan rymmas. Vägval görs i kommande detaljplan.

Bostäder, antal	1-15 år	Förskola		Antal fsk
	0,5	avd (18)	lektyta	ungefär
			35 m ² /barn	
600	300	6	3 500	
800	400	7	4 700	
1000	500	9	5 800	
1200	600	11	7 000	

Behov av förskoleplatser, uppgift från Lokalsekretariatet

En annan del av samhällets service är den idrottshall som planeras inom området. Stadsdelen har ett litet utbud av idrottshallar jämfört med övriga staden. Fokus på gymnastik är prioriterat, eftersom sådana hallar saknas. Gymnastiken har också en stark ställning i stadsdelen, med bl a GF Kennedy. Satsning på idrottshall är en riktad åtgärd för att minska ohälsan i stadsdelen.

Verksamheter och arbetsplatser

Förslaget har sin utgångspunkt i att området står inför en utflyttning av de industriella arbetsplatserna inom området, och förslaget har valt inriktningen att bejaka denna förändring. Verksamheter som flyttar från platsen är bl a ASSA:s verksamhet i gamla Fixfabriken och de olika verksamheterna i bussga-

raget. De verksamheter som blir kvar är de som finns i Sytråden och i GS-hallen. Huvudinriktningen är också att vagnhallen blir kvar. Kv Stuvö-tomten möjliggör utveckling av arbetsplatser och utvecklingen utmed Stadsgatan ger möjlighet till ökade arbetsplatser. Området går från att vara ett industriområde till ett område med arbetsplatser inom tjänstesektorn, integrerade med bostäder.

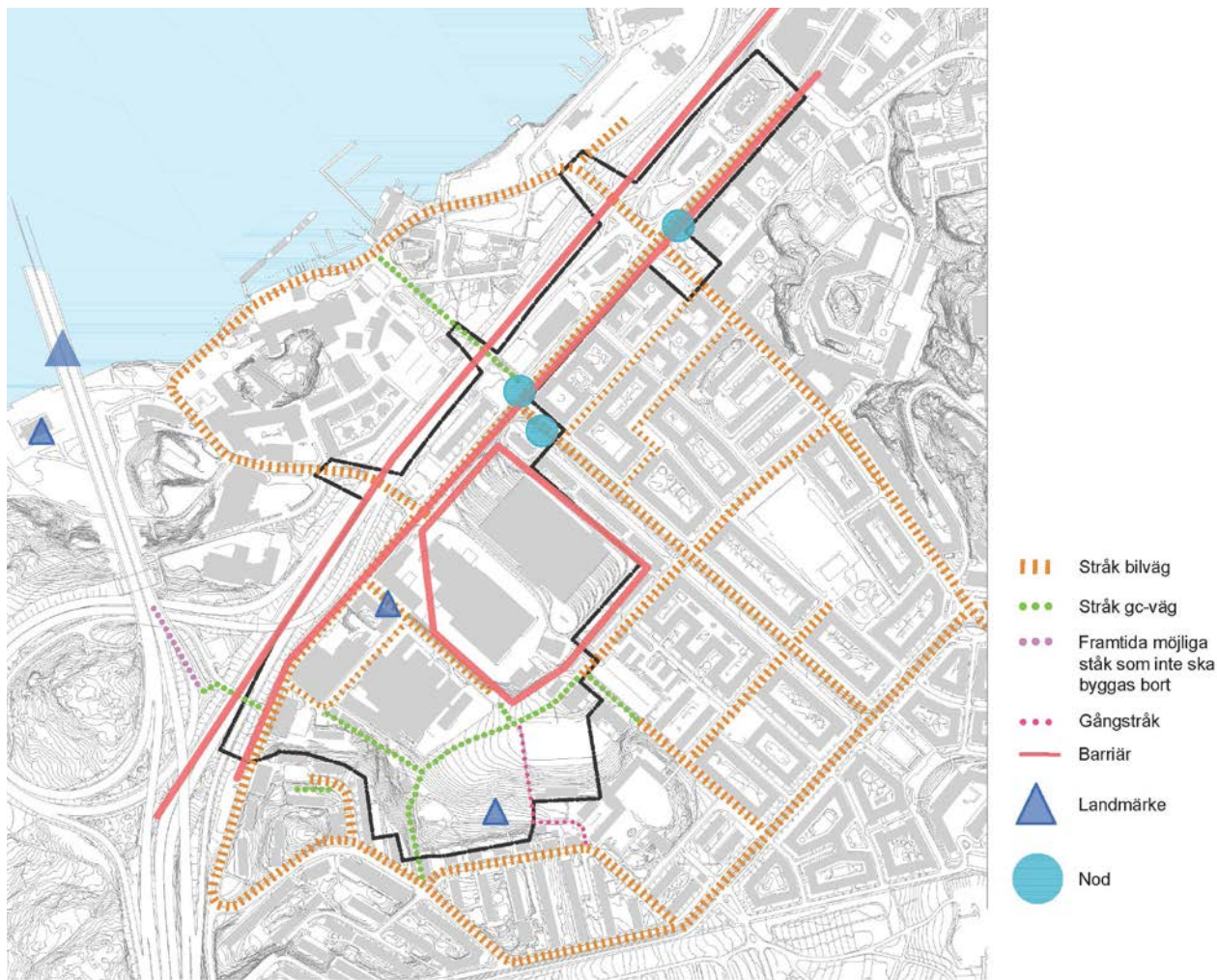
Förutsättningar för befintliga verksamheter att finnas kvar är en avgörande del i en fungerande blandstad. Ett område som utvecklas med enbart nya byggnader, där lokaler ska inrymmas i bostadshusen, får en homogen och hög lokalhyra som motverkar ett blandat innehåll. De lokaler som kommunen äger kan ha större stabilitet över tid. Frågan om framtida förvaltning styrs inte i programmet, men programmet kan visa på vinsterna för området om blandningen får finnas kvar.

För programmet har två parallella lokalbehovsutredningar tagits fram, en av WSP för fastighetskontoret och en av NaiSvefa för Majorna Projektutveckling. Avsikten är att belysa områdets förutsättningar för handel och verksamheter på ett kritiskt sätt.

Nya bostäder och verksamhetslokaler ger ökat underlag för de befintliga små butikerna och serviceställena. Med stöd i de genomförda utredningarna och bedömning av förutsättningarna, föreslås vissa stråk där handel och verksamheter ska prioriteras. I övrigt är möjligheten till flexibel användning viktig för att bygga blandstad. Kommande detaljplaner bör ange var det finns särskilt goda förutsättningar för handel och var det är aktuellt att ställa krav på lokaler i bottenvåningar. Det gäller också för olika boendeformer och bostadsnära service som förskolor.

Det finns önskemål bland boende om en större livsmedelsbutik i området och det finns underlag för en sådan. Det finns intresse från livsmedelshandelns aktörer att etablera sig utmed Karl Johansgatan, där närhet till Systembolag och annan service är positivt, liksom de goda förutsättningarna att ta sig fram med alla trafikslag. En större matvarubutik ger ökad möjlighet att handla i närheten och man slipper därmed ta bil eller på annat sätt åka långt. Det kan finnas risk för utslagning av mindre butiker vid etablering av en större matvarubutik. Samtidigt kan det finnas utrymme för närbutiker att leva vidare vid sidan av de större butikerna, genom att människor ibland väljer direkt närhet framför lägre pris eller större utbud. Effekterna av etablering behöver studeras inför val av läge och omfattning av en ny livsmedelsbutik. Det får inte ske en utslagning av de mindre butiker som är en viktig del av karaktär och identitet i Majorna.

En livsmedelsbutik har inga problem att ligga i en mer sluten lokal, med skyltfönster åt bara ett håll. Det talar för att en lokalisering utmed Karl Johansgatan är lämplig, där buller- och risksituationen gör det svårt att ha öppna butikslokaler hela vägen mot Oscarsleden. Utmed Karl Johansgatan finns även bra kollektivtrafik och tillgång till parkering.



Karta: Förenklad Lynch-analys över området idag.

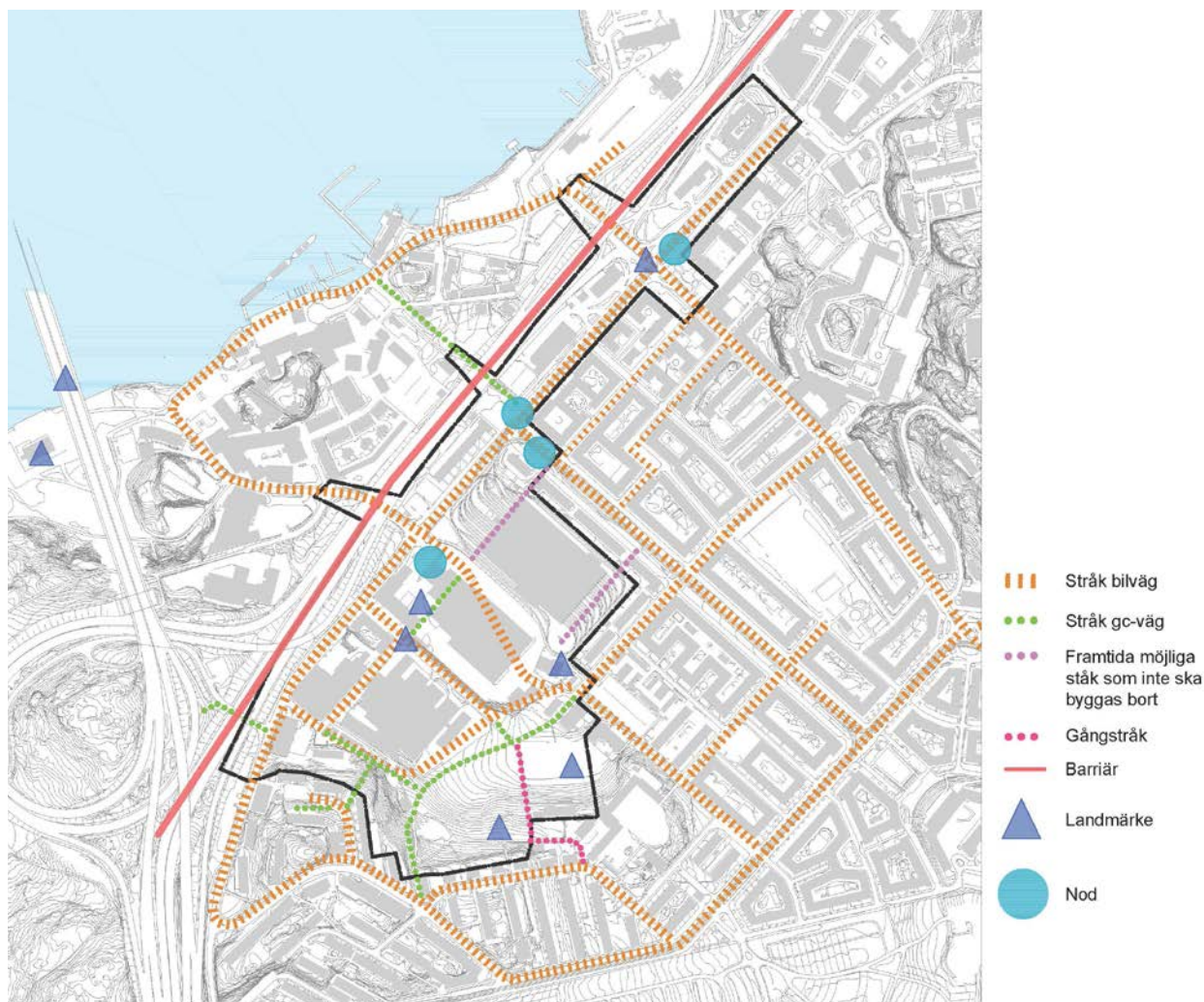
Bostäder

Det är en kommunal målsättning att nya bostäder byggs i bra kollektivtrafiklägen och i anslutning till befintlig service och infrastruktur. Med tanke på Fixfabriksområdets goda läge talar det för att området ska innehålla ett betydande inslag av nya bostäder. Programmet och kommande detaljplaner styr inte vilka upplåtelseformer som kommer att byggas. Dessa planinstrument pekar ut var markanvändningen bostäder är lämplig. På den del av marken som ägs av kommunen styr kommunen vilken boendeform som ges markanvisning. Denna markanvisning av kommunal mark brukar ha som målsättning att området ska få varierade bostadsupplåtelser, gärna med kompletteringar av bostadstyper som saknas i närområdet. Det kan gälla såväl bostads- som hyresrätter, som bo-/byggemenskaper och äganderätter. I stadsdelen finns behov av större lägenheter för trångbodda familjer och av tillgängliga bostäder för äldre som har svårt att bo kvar i lägenheter utan hiss.

Nya bostäder, oavsett upplåtelseform, blir dyrare än befintliga. Krav på dyra marksaneringar och utgrävningar kan också driva upp kostnaderna för att bygga på den här platsen.

Ökat utbud av bostäder kan underlätta flyttkedjor och ge nya människor möjlighet att bosätta sig i stadsdelen, i nya eller befintliga hus.

Bostäder med särskild service ska ingå i den tillkommande bebyggelsen. Sådana bostäder integreras i de nya bostadshu-



sen och hyrs av kommunen. De påverkar inte utformningen av kommande planer. Marklägen är att föredra för bostäder med särskild service. I området finns även behov av äldreboende och mellanboendeformer som t ex trygghetsbostäder.

Sociala bostäder inom stadens boendeverksamhet ryms även i fortsättningen inom området om behov och önskemål finns, men i permanenta byggnader integrerade i den övriga bebyggelsen.

IDENTITET

Det sociala kitt som finns i Majorna skulle kunna sammanfattas som ett gott grannskap. Här möts man i vardagen, delar vardagen med sina grannar och andra boende eller besökare. Det är angeläget att ha med sig det perspektivet i fortsatt planering - hur det nya ska kunna bli en del i ett gott grannskap. En viktig fråga i kommande byggnationer är att verka för att gårdar är öppna och välkomnande, eftersom det upplevs som en viktig del av Majornas välkomnande karaktär. Platser för gemensamma aktiviteter och vistelse är också viktiga.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Programmet syftar till att öka trafiksäkerheten genom en samlad förbättring av gatumiljöerna. Förbättrad orientering och mer befolkade miljöer är också delar i programförslaget, som kan öka trygghet och säkerhet.

Karta: Förenklad Lynch-analys över området i framtiden, enligt programförslaget.

Förbättring av trafiksituationen bör ske i flera steg, för att inte viktiga åtgärder ska vänta på intilliggande exploatering. Innan en ombyggnad av Karl Johansgatan som helhet kommer till, bör trafiksituationen för oskyddade trafikanter åtgärdas, särskilt vid korsningarna, tunnlarna och spårvagnshållplatserna. Det är miljöer som idag utgör hinder eller begränsningar för barn och unga att röra sig själva till sina målpunkter som skola, fritidsaktiviteter och bostad.

PÅVERKAN PÅ FÖRSLAGET

Programmet föreslår en stor andel ny bostadsbebyggelse, ca 1000 nya lägenheter. En tät ny bebyggelse innebär också i vissa delar av området en ny, högre skala.

Omvandling av Karl Johansgatan till stadsgata. Bearbetning av passagerna under Oscarsleden med fokus på trygghet och trivsel.

Förbättrad trafiksäkerhet och prioritering av oskyddade trafikanter.

Fabriksområdets exploatering föreslås innehålla ca 500 utbildningsplatser. En idé är att förskolor lokaliseras så att samnyttjande kan ske för gårdarna, antingen i parken eller inne på bostadsgårdar. Kreativa lösningar för att kombinera den större förskolans fördelar och den mindre enhetens kvaliteter bör prövas i området. Ett annat alternativ är att skapa en samlad skoltomt för det tillkommande behovet av utbildningslokaler. Vägval görs i kommande detaljplan.

Mötesplatser föreslås i viktiga stråk, på platser där det finns förutsättningar för verksamheter att etablera sig och leva kvar i äldre byggnader.

Utmed nya huvudstråk vid Stadsgatan och genom Fabriksområdet föreslås aktiva bottenvåningar vara en förutsättning, tillsammans med verksamheter i bevarade äldre byggnader. I övrigt föreslås möjligheter till en blandning av bostäder och verksamheter. Kommande detaljplaner anger möjligheter och krav.

Utrymme för en större matvaruaffär föreslås inom området Stadsgatan.

Utrymme för en ny idrottshall med gymnastikinriktning, antingen vid Jaegerdorffsplatsen eller intill GS-hallen.

Programmet föreslår att parken utvecklas med fler ytor för blandade aktiviteter, t ex cirkus/akrobatik, fotboll, boule, utegym. Profilen på tillkommande ytor ska vara att främja spontan lek och rörelse, inte att ordna platser för tävling eller större evenemang för någon sport. Inriktningen är spontanlek, utrymme för det oorganiserade och fria lek- och sportlivet för alla åldrar. Utrymme för BK Sandarnas lokaler och fotboll för de mindre barnen ska finnas kvar.

TEMA HISTORISK STRUKTUR

FÖRUTSÄTTNINGAR

EN KORT HISTORIA OM PLATSEN

Den här platsen i staden har en lång historia som en plats där människor bott och verkat. Här finns överlagrade historiska skikt i en ovanligt stor omfattning. Läget utmed vattnet har varit skälet till att människor valt att stanna på platsen.

På platsen finns spår av de tidigaste bosättningarna från stenåldern.

Vid Klippan, på andra sidan Oscarsleden, finns lämningar av den tidiga Älvsborgs fästning, och det kan finnas spår av härläger kring fästningen. En arkeologisk förundersökning görs under våren 2015.

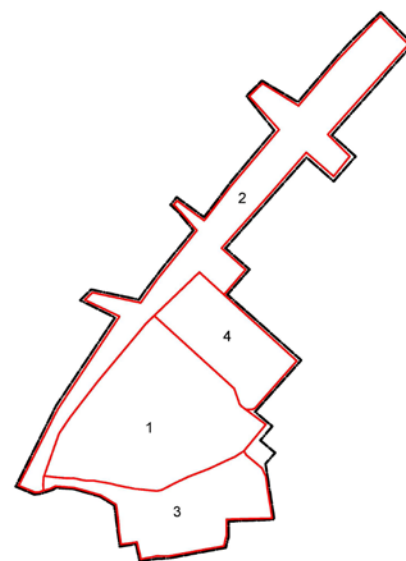
Stadsdelarna Majorna, Kungsladugård och Sandarna införlivades i Göteborg år 1868. Området har en lång historia och har varit förstad till Göteborg sedan stadens grundande. Stadsdelarna har under hela historien haft tydlig prägel av sjöfart, handel och senare även industri i närheten av älven. Idag finns inte längre den självklara kopplingen till älven för att arbeta och bo i Majorna, men fokus på det lokala livet, där man arbetar, lever och vistas i "sina" kvarter lever delvis kvar.

KULTURMILJÖ OCH SKYDD AV KULTURMILJÖN

Riksintresse

Områden som är av riksintresse för kulturmiljövården regleras i 3 kap. 6 § miljöbalken (1988:808). Begreppet riksintresse understryker att all planläggning ska ske under hänsynstagande till viktiga intressen som är gemensamma för hela landet. Tolkningen i det enskilda fallet förutsätter dialog och samverkan i syfte att identifiera kvalitativa lösningar som håller över tid.

Delar av programområdet ingår i riksintresset Majorna- Kungsladugård-Sandarna, som motiveras med områdets långa tradition av sjöfarts- och industriverksamhet och hur detta speglas i områdets läge och bebyggelse. Riksintresset kommer till uttryck bland annat i ruinerna efter Gamla Älvsborgs slott, Kungsladugårdens byggnader samt i gatusträckningar som Slottskogsgatan och Allmänna vägen, som minner om de äldre vägar som tidigare gått i samma sträckning. Också Klippan med den bevarade bebyggelsen från Ostindiska kompaniets och Carnegieska brukens verksamheter med kontor, magasin, industribyggnader, arbetarbostäder och kapell ingår. Av senare tiders tillskott ingår stadsdelen Kungsladugård med Göteborgs största landshövdingehusbebyggelse och dennas övergång från 1920-talsklassicism till funktionalism, liksom den genomarbetade stadsplanen med dess växlingsrika gatu- och platssystem. Här nämns också



- 1. Fabrikområdet
- 2. Stadsgatan
- 3. Parken
- 4. Vagnhallen

Älvsborgsgatans monumentala boulevard med dess avslutning i spegeldammen och Kungsladugårdsskolan, samt det funktionalistiska bostadsområdet i Sandarna. I riksintresset ingår också svårtillgängliga bergknallar och annan oexploaterad mark. De delar av programområdet som direkt ingår i riksintresset är delar av Karl Johansgatan, en del av spårvagnshallarna samt stenåldersboplatsen i Sannaparken. Gränsen för riksintresset är vägledande, eftersom det som prövas är påverkan på riksintresset, och denna påverkan kan uppstå genom åtgärder utanför den angivna gränsen. Riksintresset får inte påtagligt skadas av ny exploatering.

Bevarandeprogram

Bevarandeprogrammet är Göteborgs stads samlade kunskapsunderlag om kulturmiljöer av intresse för staden. Bevarandeprogrammets innehåll vidgas över tiden, när nya områden och byggnader aktualiseras.

Miljön som ingår i bevarandeprogrammet avgränsas i norr av Oscarsleden och ansluter till Kungsladugårds landshövdingehus i söder.

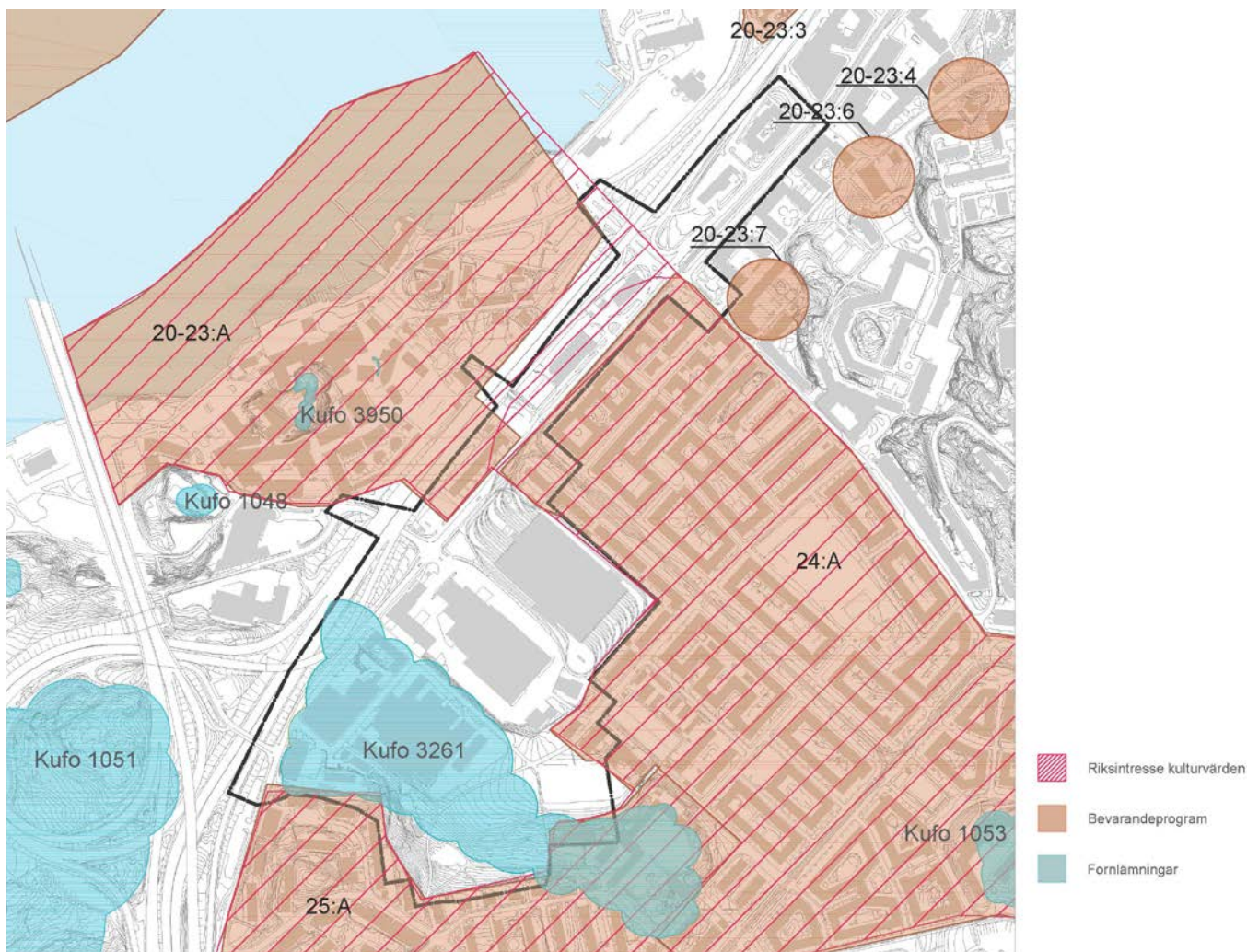
I stadens bevarandeprogram ingår Kungsladugårds landshövdingehus i område 24:A. Miljön omfattar ett 30-tal kvarter med landshövdingehus, skola m m mellan Karl Johansgatan och Ståthållaregatan. Stora delar av den äldre bebyggelsen har ingått i bevarandeprogram sedan den första upplagan (1975). Bostadshuset på Karl Johansgatans norra sida, Karl Johansgatan 101-105, ingår i bevarandeprogrammets område 20-23:A, Klippan – f d Carnegiebruket. Sandarna ingår som nr 25.

STADSPLANEHISTORIA

Göteborg och Majorna har formats kring älven och dess betydelse som sjöfartsled med hamnar och handel. Majorna uppstod som förstad utanför Göteborg och har behållit en del av karaktären som oreglerad arbetarförstad även sedan stadsdelen införlivades med Göteborg 1868.

Att Majorna inkorporerades med staden innebar bl.a. att bebyggelsen började regleras genom olika stadsplaner, den första enligt rutnätsmodell i Majornas norra del då de små husen fick ge plats främst för en sammanhängande bebyggelse av landshövdingehus, men även för en del stenhus. Gatorna rätades ut och Karl Johansgatan byggdes som en paradgatan in mot Göteborg och övertog rollen som huvudgata från Allmänna vägen.

Efter andra världskriget rådde högkonjunktur och inflyttningen till Göteborg ökade. Stora bostadsbehov och markbrist gjorde att mer svårtillgängliga områden togs i anspråk, samtidigt som sanering inleddes i områden som lämnats att förfalla. Stora delar av Majorna påverkades och den äldsta bebyggelsen revs för att ge plats åt det nya. I Fixfabriksområdet med mera är det framför allt omvandlingarna av stadslandskapet genom Oscarsleden som har satt starkast spår. Leden innebar att kopplingen mellan Klippan och Kungsladugård/Majorna bröts med



en tydlig barriär, och att stora rivningar skedde för byggandet av vägen. Den storskaliga saneringen och nybyggnationen vid Gröna gatan skedde också vid denna tid. De genomgripande renoveringarna från denna tid var varsamma mot stadsbilden och stadsmiljön men däremot inte mot värden i de enskilda byggnaderna.

Vid slutet av 1960-talet började opinionen mot de storskaliga rivningarna bli allt starkare och när moderniseringsprojektet nådde fram till Kungsladugård så lades kursen om. Landshövdingehuset från tiden efter 1910 är i huvudsak bevarade och ombyggda.

Så småningom avtog expansionen och Göteborg började omvandlingen från hamn- och industristad till handels- och regioncentrum för Västra Götaland.

STADSMILJÖ OCH BYGGNADER

Industrihistoria

Kulturmiljöutredningen för programområdet, utförd av Melica, innehåller en historisk beskrivning av området som helhet och en genomgång av de befintliga byggnaderna inom programområdet. De särskilt intressanta byggnaderna bedöms vara själva

Karta: Sammanställning av kulturmilölager

Fixfabriken och Vagnhallen. De är typiska för sin tid i placering och utförande, och berättar om samhället vid tidigt 1900-tal (Vagnhallen) respektive 1950-tal (Fixfabriken). Vagnhallen lades här i utkanten av staden, intill stadsgränsen som då gick vid Sjöbergen. Spårvagnen var förutsättningen för utbyggnaden av den moderna kvartersstaden ut i Majorna.

Fixfabrikens verksamhet började i Klippan men på 50-talet hade verksamheten vuxit så pass att en ny, modern industribyggnad kunde uppföras. Byggnaden i sig är av hög kvalitet och den är en symbol för den tekniska innovationsindustri som gjorde Sverige känt i världen, exemplifierat av t ex SKF.

Runt dessa två byggnader har tillkommit andra miljöer med stödjande funktioner, som GS-hallen (GS står för Göteborgs spårvägar) för personalens idrott och musicerande, och Spårvägens kontorsbyggnad vid spårvagnshållplatsen. Inom området finns också spårvägens linneförråd, en byggnad som genom sin placering på snedden mot gatornas rutnätsmönster, gör den till en speciell uppenbarelse. Förklaringen till placeringen är att Bruksgatan tidigare hade en snedare sträckning, den genaste vägen som kunde följas från Högsbo till Klippan.

Övriga intressanta byggnader i programområdet är t ex Mölnlycke sytråds tidigare lokaler, kv Sytråden, där Friskis och Svettis m fl verksamheter finns idag. Inom området finns en skorsten och ett uppglasat rum intill den gamla pannan. Pannan i sig är borttagen men dessa byggnadsdelar visar på industrins villkor.

Utkantens historia

Som område i utkanten av staden har delar av programområdet en egen historia. Den småskaliga odlingen och djurhållningen i Sjöbergen är reser av en tid när dessa utkanter av staden var en betydande del i de fattigare hushållens försörjning. Under tider av bostadsbrist har tillfälliga, enkla bostäder, så kallade nödbostäder, uppförts i den nedre delen av parken och i gränsen mot Sjöbergen. I stadens utkant har man kunnat förlägga en del av det som inte fått plats eller varit välkommet inne i staden.

ARKEOLOGI

Inom programområdet ligger en överlagrad stenåldersboplat. Vid den tid då boplatserna fanns här, låg landet lägre och det som idag är den övre delen av parken var då en strandvall vid havet. Boplaten är överlagrad, vilket innebär att det finns spår av två olika boplatser. Det äldre boplatslagret är ca 8000 år gammalt eller ännu äldre, och ligger underst, i den nedre delen av strandvallen.

Det yngre innehåller fynd som är mellan 7000 och 3500 år gamla. Det ligger ca 3 m högre än den äldre boplaten.

Sandarnaboplaten har en unik ställning bland fynd från denna tid genom att den är överlagrad och genom att det var en

av de tidigaste boplatser av denna sort som hittades. Från denna fyndplats namnges Sandarnakulturen, som man funnit spår av i andra delar av regionen.

Boplatsen upptäcktes på 1930-talet, när Sandarna-området skulle bebyggas. Då gjordes en utgrävning och sedan har ytterligare utgrävningar skett på vissa platser för specifika projekt. Boplatsen är trots detta till stor del outgrävd. Det område som anges som fornlämningens utbredning sträcker sig mellan Sannaskolans område och Fixfabrikens område. Det finns inga uppgifter om att utgrävning ska ha gjorts i samband med anläggandet av skolan eller fabriken, som har källare under en stor del av byggnaden.

Området för boplatsen ligger inom mark som är planlagd som park och delvis inom industriområde. Idag undviker man att lägga park vid fornlämningar och föredrar ur arkeologisk synpunkt att områdena planläggs t ex som natur.

Eftersom området är känt för sin långa historiska kontinuitet, är det troligt att även andra lämningar kan finnas i området. Inom ramen för programarbetet har Göteborgs stadsmuseum utfört en arkeologisk utredning med stickprov på olika håll inom området, dock inte inom den redan kända fornlämningen. Denna utredning har gett kunskap om nya fornlämningar, bl a en muskötkula från 1600-talet.

IDENTITET

Den historisk kontinuiteten på platsen ger i sig en upplevelse av ett historiskt djup och utgör en del av platsens identitet. Den del som idag ses och upplevs som det historiska landskapet, särskilt för boende i området, är kanske framför allt landshövdingehuset och Liljewalls genomförda stadsplan, samt industrierna i Klippanområdet. De övriga lämningar som finns kvar, t ex den äldre Älvsborgs fästning och Kungsladugården, kräver lite mer förkunskap och upptäckarlusta för att bli tydliga. Stenåldersboplatsen, slutligen, som verkligen visar de historiska djupen i platsen, har varit okänd för de flesta boende i området. Även om den är välkänd bland arkeologer har den lyfts fram för allmänheten kanske främst genom temalekplatsen i Sannaparken. Även om inte alla delar av platsens komplexa historia är kända, ger området kring Majorna-Kungsladugård-Sandarna en känsla av att vistas i ett historiskt stadslandskap, en upplevd identitet som är stark nog att leva vidare även när storskalig infrastruktur som Oscarsleden och trafiksnurren vid Älvsborgsbron skurit av historiska sammanhang. Själva Älvsborgsbron kan idag sägas vara integrerad i bilden av denna plats i staden: brons ikoniska siluett gör att man lätt kan identifiera programområdet som platsen vid Älvsborgsbrons fäste. Dessa olika historiska lager, påtagliga eller mer flyktiga, ger tillsammans platsen ett upplevt värde och identitet, som är viktig och värdefull att värna. Nya tillägg till bebyggelsen, t ex så som skett i Klippan, visar också att platsens identitet kan utvecklas och stärkas med nya tillskott.



Befintliga byggnader och miljöer kan utvecklas och bli en livgivande del i det nya. Här en illustration av GS-hallen med ett större publikt innehåll, idéskiss från studenter vid masters-programmet i arkitektur 2014.

Bild: Annie Lovén Andrea Sandin

VÄGVAL MED AKTUELL KUNSKAP

VAD BEHÖVER KOMPLETTERAS/FÖRSTÄRKAS/BEVARAS?

Inom området finns många överlagrade historiska skikt och i utveckling av området kommer vissa skikt att få större betydelse än andra. De delar som ska vara kvar och påminna om historien, är viktiga att välja väl utifrån ett kulturhistoriskt perspektiv och utifrån möjligheten att få dem att fungera i den nya bebyggelsestrukturen.

Urvalsgrunder för bevarande av enskilda byggnader platser inom programområdet utgår från dessa kriterier:

- Förmedla kunskap om platsens historia
- Tillföra variation i stadsbilden
- Ha förutsättningar att kunna rymma varierande innehåll över tid
- Ha förutsättningar att bidra till en blandad stadsbebyggelse

Det innebär att en del av de historiska spåren föreslås tas bort, bl a byggnader inom fabriksområdet. Andra delar får möjlighet att träda fram och visa sin historia tydligare, men utifrån de värden som de kan vara med och skapa för den nya bebyggelsen.

Det gäller både parken, vägsträckningar och vissa byggnader inom området. Fabriksområdet har en tydlig industihistorisk identitet, men eftersom området idag uppfattas som något av en barriär, låter den identiteten inte tala om sig så tydligt i dagsläget. En förändrad markanvändning öppnar för nya sätt att se på och tillgängliggöra industrimiljön.

Gamla stadsplaner som inte förverkligats, kan också ge stöd i utformningen av det nya. Mötet mellan Sannaparken och

Ostindiegatan/Kennedygatan är idag en lite otydlig plats, som var tänkt att utformas med ett avslut av bebyggelsen och en tydlig övergång till parken. Det anslaget är intressant att ta med till fortsatt planering.

Sammantaget innebär programförslaget att vissa delar i den historiska miljön inom programområdet kommer att försvinna, medan andra delar lyfts fram, återskapas eller ges nya funktioner. Att utveckla området handlar inte bara om att kunna få blandade verksamheter och en trevlig miljö, utan även att skapa en djupare identitet och förankring för det nya. Det kan ske genom att kopplingar mellan det nya och gamla blir tydliga och läsbara.

KONFLIKTER MED ANDRA OMRÅDEN

Eftersom området idag är bebyggt och ianspråktaget, innebär varje förändring att en del av den befintliga miljön väljs bort. Störst betydelse har ersättningen av huvuddelen av Fixfabriken med ny bebyggelse för bostadsändamål. Där finns en konflikt med bevarandeintressen för denna väl bevarade industrimiljö.

Vagnhallen är också en kulturhistoriskt intressant byggnad, vars framtid inte avgörs i detta programskede. Här kan funktionen av vagnhallen, och verksamhetens kontinuitet på platsen, stå i konflikt med den faktiska gamla vagnhallsbyggnaden. Om vagnhallen istället skulle flytta på sikt, behöver en avvägning göras mellan bevarandeintressen och exploateringsintressen vid vagnhallsbyggnaden.

Konflikter kan också uppstå kring de arkeologiska lämningarna på platsen. Programmet föreslår att ny bebyggelse i huvudsak kommer till inom ianspråktagen mark och att de öppna ytor där fornlämningen finns kvar som mest orörd, även i fortsättningen ska vara öppna ytor. Inom de ianspråktagna områdena har stora schaktningar gjorts och bl a Fixfabriken har djupa källare. Det kan ändå finnas risk för påverkan på djupare lager vid pålning, schaktning och liknande. Programsamrådet är ett tillfälle att stämma av med Länsstyrelsen och övriga myndigheter och förvaltningar om den valda utvecklingen av området är förenlig med de arkeologiska och kulturhistoriska värdena på platsen.

Länsstyrelsen har under programsamrådet tydliggjort att mötet med kvarvarande landshövdingehus utmed Karl Johansgatan är en avgörande fråga för eventuell påverkan på riksintresset för kulturmiljövård inom detaljplan för Stadsgatan. Höjd och uttryck på bebyggelsen där behöver studeras noga.

Bostäderna på Karl Johansgatan 101-105 ligger inom detaljplan för trafikändamål, där konflikt kan uppstå om någon åtgärd på leden kräver intrång på bostadstomten. Trafikändamål i planen gör att inga större förändringar inom bostadsbyggnaden kan genomföras, eftersom det skulle vara planstridigt. Detaljplan för bostäder är inte möjligt i detta utsatta läge, men om planen skulle upphävas finns sker lämplighetsprövning i bygglov utifrån aktuella förutsättningar.

PÅVERKAN PÅ FÖRSLAGET

Programmets bärande idé är att omvandla området till en mer blandad stadsbebyggelse, med högre exploatering och ett större tillskott av bostäder. I den blandningen finns kvaliteter i att behålla delar av den äldre bebyggelsen och stadsstrukturen.

Byggnader som spårvägens linneförråd, GS-hallen och del av Fixfabrikens kontorsbyggnad bör ges möjlighet att bevaras och integreras i det nya. Deras lägen gör att de bjuder in till intressanta platser som skapas genom samspelet mellan byggnaderna och de gaturummen som bildas i deras närhet.

Ny bebyggelse ska ta utgångspunkt i landskapsformen, med högre byggnader i de högre lägena (väster) och en nedtrappande skala mot lågpunkterna, där de möter de befintliga bostadshusen med sin lägre skala. De högre byggnader som kommer till bör utformas som en samlad miljö, inte spridas ut allför mycket i enstaka pinnar.

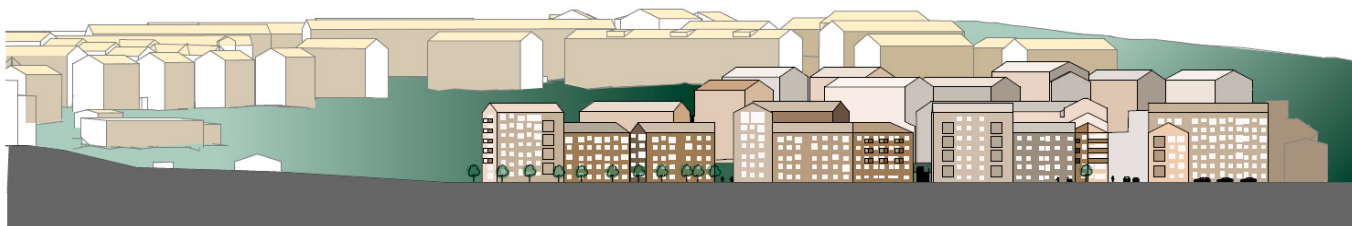
Siktlinjer genom område mot exempelvis Älvsborgsbron är viktiga att bevaka. Platsens bebyggelse kommer också att upplevas från vattenvägarna (älven) och från älvens norra sida. Någon bevarad utblick därifrån mot Sannahöjdens vita 40-tals-hus är värd att värna.

Den föreslagna trappningen av bebyggelsen innebär att taklandskapet, med utformning och materialval, blir viktigt. Det kommer att synas väl från nya och befintliga byggnader i högre lägen.

Inom Industristaden kommer en del av det kända fornlämningsområdet att beröras.

Förslaget innehåller förbättrade kopplingar under Oscarsleden. De kan inte förta den barriärverkan som leden har, men de kan minska den och återskapa en del förståelse för de historiska sambanden mellan Klippan och Majorna/Kungsladugård.

Gällande plan för bostäderna på Karl Johansgatan 101-105 föreslås upphävas, eftersom den anger trafikområde.



TEMA FYSISK STRUKTUR – FRÅN MARKEN OCH UPPÅT

Landskapets form kan förstärkas med nya byggnader.

Bild: Sara Hvass, arkitektur åk 2

FÖRUTSÄTTNINGAR

LANDSKAPET/LANDSKAPSFORM

Programområdet ligger i västra delen i en dalsida och har därmed rent utformningsmässigt stöd i en höjdrygg och samtidigt utsikt över dalgången bort till nästa höjd, som utgörs av Gråberget. Denna dalgång är en avgörande del i upplevelsen av landskapet. Avgörande är också läget i förhållande till Göta älv, där älven är synlig som ett stort landskapselement, som en transportled och som historiskt skäl till bebyggelsens läge här. Karl Johansgatan (Stadsgatan) ligger i en lågpunkt men är i sig ett starkt landskapselement genom sin raka sträckning. Fabriksområdet och Parken är områden som genom sitt läge i slutningen både syns och ger möjlighet till utblickar över landskapet. Vagnhallen å andra sidan ligger lågt i landskapet.

Något som påverkar tillgänglighet och uppfattning av höjder, är att stora schaktningar gjorts i området. De gör att de bebyggda delarna inom Fabriksområdet ligger på olika platåer, svåra att forcera.

Höjder och tillgänglighet

I programområdets sydvästra del, i Fabriksområdet och Vagnhallen, sluttar marken ned mot älven och Älvsborgsgatan. Nu är lutningen inte jämnt fördelad i området, t ex ligger vagnhallen på plan mark, medan bussdepån ligger på en platå ca 2 m upp, och ytterligare en kraftig slänt finns mellan bussdepån och Fixfabriken, ca 5-6 m. Detta kommer sig av att området för bussdepån har schaktats ut i västra delen och fyllts ut åt öster.

Riktlinjer för tillgänglighet är 5 % lutning, men upp till 8 % är hanterbart i t ex ramper.

Karl Johansgatan lutar i sin brantaste del ca 8 % men väljer man istället gång- och cykelvägen genom Sannaparken blir lutningen mindre.

Klimatanpassning

Kommunens riktlinjer för att möta risken för höga vattenstånd i älven innebär att bebyggelsen ska klara vattenstånd på +2,8 m. Inom programområdet är marknivåerna som lägst strax över +4 m, vilket innebär att området inte berörs av risken för

höga vattenstånd i älven. Däremot kan höjdsättning av området påverka fördröjning och utflöden av vatten vid kraftiga regn. Läget i sluttnings ner mot älven underlättar att leda vattnet åt rätt håll och undvika lokala lågpunkter.

Mikroklimat

Mikroklimatet i ett område avgörs av landskapet och den byggda miljön i kombination. Programområdets läge i läsidan om vindarna från havet är en positiv förutsättning. Generellt kan sägas att höga hus för ner vindar mot marken och att öppna gaturum också kanaliserar vindarna. En nedbruten skala och regelbundna volymer hjälper till att bryta vindströmmarna. Vegetationen har också en viktig roll för att begränsa vindarna. I området är det Karl Johansgatan (stadsgatan) som kan vara ett gaturum som leder vinden. Oscarsleden ligger delvis upphöjd och får inte samma tunneleffekt.

Klimatförändringarna kan ge högre temperaturer, som kan innebära ett behov av att kyla och skärma bostäder och platser under sommarhalvåret. Detta perspektiv tas med i fortsatta diskussioner om områdets utformning med hänsyn till mikroklimatet.

MARK OCH VATTEN

Geoteknik och geohydrologi

Största delen av programområdet, de plana lägre delarna, ligger på lera som bitvis innehåller uppfyllnader, eftersom de låga delarna har använts för sjöfart och små varv. Sannabacken (Parken) utgörs också främst av lera.

I randen mellan Sandarna, som delvis ligger på berg, och lågdelarna med lera, finns en zon med isälvssediment. I sådana gränzoner är infiltration av dagvatten möjlig och där sker också nybildning av grundvatten. Nedströms denna nybildningszon finns främst lera på berg, med skiktning av grundvattenförande lager. Var dessa vattenförande skikt ligger och vilka flöden som finns, är okänt. Påverkan på dessa skikt, t ex genom större schaktningar, kan innebära att vattnet väljer nya vägar.

Inom området finns inga kända stabilitetsproblem utom i de schaktade slänter som omger bussgaraget.

Hela området är ett normal/lågriskområde för radon.

ARKEOLOGI

Kända fornlämningar finns i form av stenåldersboplatsen, som omfattar två lager av fynd, på nivå + 20 m ö h (undre kulturlagret) respektive ca +23 m ö h (övre kulturlagret)

I den högst belägna delen av fabriksområdet, mot Sannahöjden, ligger marknivån på 24 m och i nedre delen av fabriksområdet, mot Bruksgatan, är nivån ca 17 m.

Befintlig byggnation i fornlämningsområdet är Fixfabriken, som är grundlagd med en källare. Det verkar sannolikt att fornlämningen påverkats vid byggandet av Fixfabriken.

En arkeologisk förundersökning av Göteborg 15 (utförd 2007 av Rio Kulturkooperativ) anger att boplatsen i det undre kulturlagret troligen hade en utbredning på 20*100 m (0,2 ha).

För programmet har Göteborgs stadsmuseum tagit fram en arkeologisk utredning (2015) som inneburit att fler fornlämningar har identifierats i området. Arkeologisk förundersökning kommer att krävas om fornlämningar kan påverkas av nybyggnationen, vilket bedöms ske.

FÖRORENAD MARK

Inom programområdet finns och har funnits verksamheter som inneburit föroreningar av marken.

Fixfabriken har använt sig av klorerade lösningsmedel som t ex trikloretylen (Tri), och utredning på platsen har visat på förekomst av PAH:er.

Vid bussgaraget har det förekommit ett större utsläpp av diesel, som spritts i marken i den sydöstra delen av bussgarageområdet. Föreningen är kontrollerad och ingen fortsatt spridning sker, men de förorenade massorna finns kvar och måste saneras eller tas omhand.

Inom programområdet, utmed Karl Johansgatan, finns idag två bensinstationer och det har tidigare funnits ytterligare en, i slutet av Älvsborgsgatan. Tidigare har det även funnits en bensinstation vid Jaegerdorffsplatsen. Vid avveckling av bensinstationer krävs i regel sanering av marken. Hur omfattande sanering som görs, beror på den kommande markanvändningens känslighet.

LEDNINGAR

Vatten och avlopp

Programområdet är sedan tidigare ianspråktaget för stadsbebyggelse. Det innebär att vatten och avlopp finns utbyggt. Förändringen av industriområden och bensinstationer till bostadshus och verksamhetslokaler kan innebära behov av uppdimensionering av befintliga system. Förändringarna i bebyggelse är så omfattande att man bör förutsätta behov av nya ledningar.

Fjärrvärme

Området är idag försörjt med fjärrvärme.

Gasledning

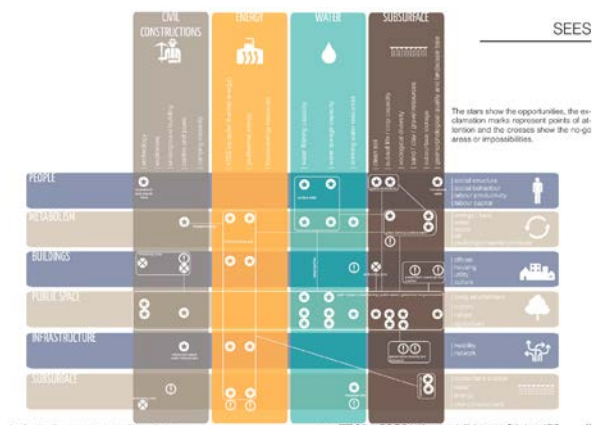
Gasledning finns i den västra delen av Karl Johansgatan inom programområdet. Normalt skyddsavstånd kring gasledning är 25 m men detta avstånd kan minskas genom skyddsåtgärder.

El och tele

Området är utbyggt sedan tidigare och el och tele finns inom området. Komplettering av nätstationer är trolig för att försörja ny bebyggelse.

Berganläggningar

Berganläggning finns inom och i närheten av området. Eventuella sprängningar ska utföras så att skador ej uppkommer på anläggningarna eller deras installationer.



Inom projektet Balance 4P arbetade både forskningsprojektet och studenterna med olika matriser för att fånga de olika aspekterna av markförutsättningar.

Bild: Janneke van der Leer, Aqua Terra Design, TU Delft



Landskapets former gör att det nya området kommer att upplevas lite från ovan från husen på höjden i Sanna.

Bild: Ulrika Lindahl



Gröna tak är ett effektivt sätt att minska dagvattenflödena.

Bild: Camilla Wässmark Frick, arkitektur åk 2

DAGVATTEN

För dagvattenhanteringen gäller att det mesta dagvattnet ska tas omhand lokalt. Marken är till största del lera, vilket begränsar möjligheterna till infiltration. Det är rimligt att området i framtiden ska hantera fördröjning för utjämning av regntoppar, men att avledning sedan sker till ledningssystem eller till recipienten Göta älv. Den nya bebyggelsen ska hantera höjdskillnaderna i området, ev med suterränglösningar och underjordiska garage. Där kommer dagvattenhanteringen att behöva lösas inom kvartersmark. Det finns mycket att utveckla i utformningen av den byggda miljön, för att integrera fördröjningsmöjligheterna i gestaltningen av byggnader och utemiljöer. Dagvattenhantering bör utformas så att den bidrar till ökad staskvalitet och ger underlag för ökad biologisk mångfald. I parken finns möjligheter att utreda större fördröjningsyta som en översvämningssyta.

Dagens programområde (undantaget parken) är till största delen hårdgjort genom bebyggelse, asfalt eller trafikytor. All fördröjning är bättre än dagens situation, men framtida klimatförändringar innebär att ambitionsnivån måste höjas.

Ett arbete pågår inom kommunen för att ta fram grönytefaktorer, enligt uppdrag i Miljöprogrammet och med stöd i Grönstrategin. Avsikten är att verktyget ska kunna användas i planprocessen för att säkerställa en viss andel grönyta vid nyexploatering.

AVFALL

Inom programområdet förutsätts avfallshantering för bostäder och verksamheter lösas inom fastigheterna, med möjlighet att omhänderta de flesta fraktioner av hushållsavfall i miljörum/miljöhus. Samtidigt innebär samordning att sopbilarna slipper ta sig in i alla kvarter och smågator. Gator ska klara belastning av sopbilen (tungt fordon) och vara minst 5,5 m breda vid körning i båda riktningarna, respektive 3,5 m vid enkelriktad gata.

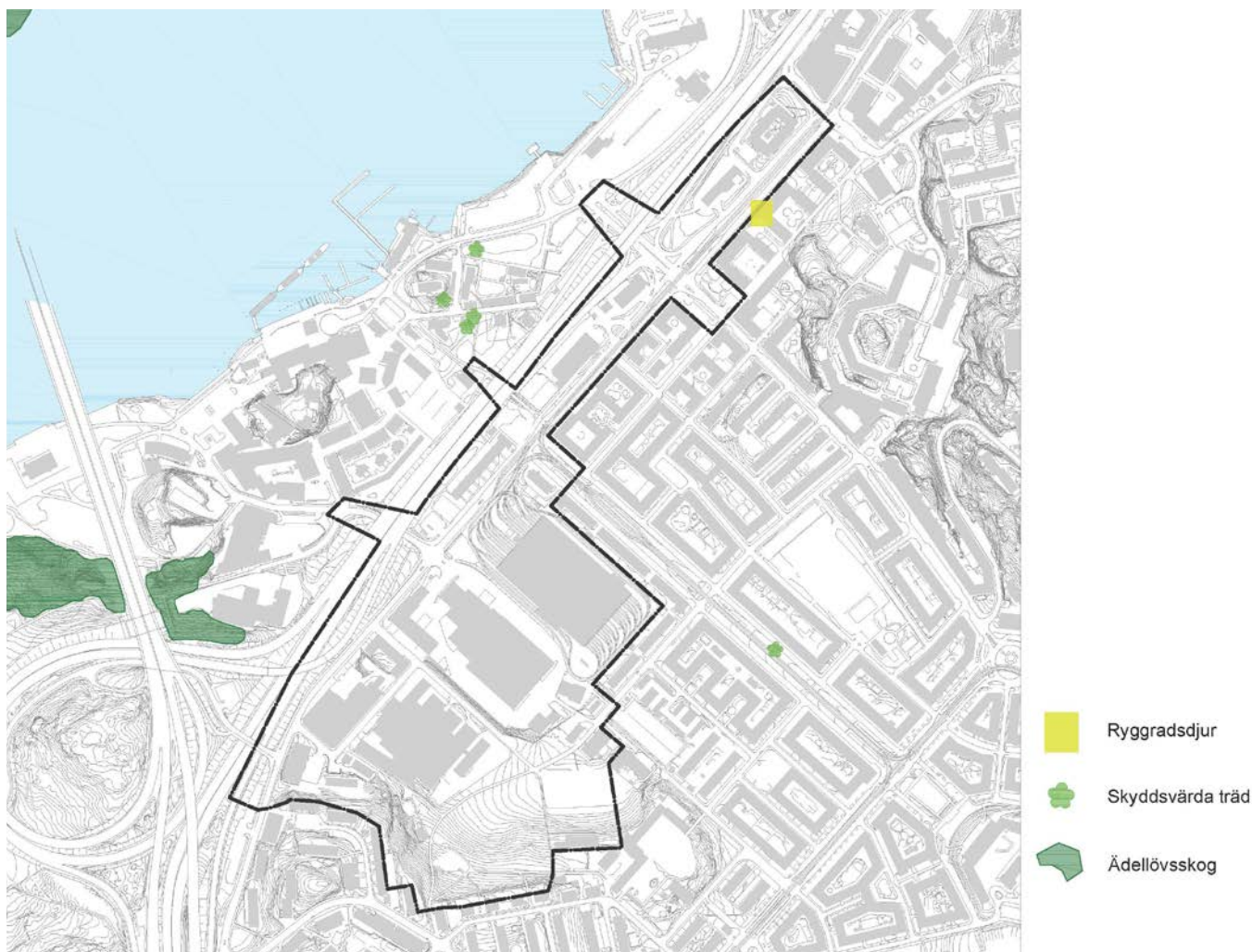
För omkringsliggande äldre bostadsområden finns behov av att lösa en del av avfallshanteringen utanför fastigheten, vid återvinningsplatser. I en nyligen antagen, men överklagad, detaljplan för bostäder vid Majstångsgatan, föreslogs en ny återvinningsplats intill Linneförrådet inom programområdet. Kommande detaljplaner för Fabriksområdet får hantera en ny och lämpligare lokalisering av denna återvinningsplats på sikt.

GRÖNSKA

Inom programområdet finns grönskan idag främst inom parken och i den bevuxna branten upp mot Sandarna. Eftersom de gröna ytorna är begränsade är de desto viktigare att bevara, bland annat med beaktande av ekosystemtjänster. Parken står för en iordningställd och skött grönyta, medan vegetationen i sluttningen är fritt etablerad.

Majorna/Kungsladugård upplevs trots den täta bebyggelsestrukturen som en relativt grön stadsdel, på grund av den upp-
vuxna grönskan och de stora träden i gatu- och gårdsmiljöerna. Större gröna områden finns i Sjöbergen och bort mot Nya Varvet. Kopplingarna till dessa områden bör bli tydligare för att denna gröna resurs ska kunna nyttjas av fler.

Västra kyrkogården utgör ett grönt värde för närområdet. På



längre avstånd finns flera av stadens större grönområden.

Enligt grönstrategin finns ingen brist på grönytor i programområdet och dess närhet. Sannaparken kategoriseras som stadsdelspark. Det innebär att det är en park som framförallt besöks av de som bor i den omgivande stadsdelen. En stadsdelspark ska nås inom 1 kilometer från bostad, eller 15 minuters promenad. För att nå en stadsdelspark ska man inte korsa trafikleder, större vattendrag eller större nivåskillnader. Stadsdelsparken ska vara minst 2 hektar. Den ska innehålla sociotopvärden som Vila, Mötesplats, Picknick, Sällskapslek, Promenad, Lek.

Det ska finnas variation i karaktär mellan närliggande stadsdelsparker och de ska ha ett varierat växt- och djurliv.

HÅLLBART BYGGANDE

Ny bebyggelse bör uppföras med miljövänliga och energieffektiva material och metoder, sett ur ett livscykelperspektiv. Det är viktigt både för miljön och människors hälsa.

Där kommunen anvisar mark för byggande tillämpas Program för miljöanpassat byggande i Göteborg från 2009, framtaget av Fastighetskontoret. Det programmet har högt ställda krav på miljöhänsyn i byggandet.

Karta: tidigare identifierade naturmiljövärden. Utöver detta finns stora värden i gröna närmiljöer som gårdar, parker med mera.



Studenterna inom kursen Aqua Terra Design vid TU Delft, som hade Fixfabriken som ett av sina studieobjekt, prövade olika idéer för att rena förorenad mark på plats med hjälp av olika växter, gröna miljöer och dammar.

Bild: Janneke van der Leer

VÄGVAL MED AKTUELL KUNSKAP

VAD BEHÖVER KOMPLETTERAS/FÖRSTÄRKAS/BEVARAS?

Områdets höjdsättning idag utgår från de stora verksamheternas behov av plana ytor inom stora områden, som bussgaraget eller vagnhallen. En anpassning av marknivåerna kommer att behövas för att göra den nya bebyggelsen tillgänglig. Höjdskillnader kan jämnas ut eller överbryggas med hjälp av byggnader i suterräng.

Den kommande bebyggelsen bör studeras noggrant ur ett mikroklimatsperspektiv. Förslaget innebär ett tillskott av byggnader i högre och tätare skala inom programområdet, såväl inom Fabriksområdet som längs med Stadsgatan. De allmänna platserna och privata/halvprivata gårdar bör ges förutsättningar för gott mikroklimat.

För att kunna utöka bebyggelsen utmed Karl Johansgatans västra del, väster om Banehagsgatan, krävs sannolikt åtgärder för att minska skyddsavståndet kring befintlig gasledning. Det är möjligt att genom åtgärder minska skyddsavståndet från 25 m till 16, 8 eller till och med 3 m (vilket skett exempelvis vid de nyare punkthusen utmed Högsbogatan).

Stadens riktlinjer för hanteringen av dagvatten inom nya områden ger god vägledning för områdets fortsatta planering. En viktig framgångsfaktor kan vara att hantera framför allt Fabriksområdet i en detaljplan, eftersom det ger förutsättningar att hantera dagvattnet samlat för hela slänten.

Att bibehålla och utveckla den grönska som finns i området är en viktig förutsättning för fortsatt planering. För att Sannaparken ska leva upp till uppsatta kriterier för en stadsdelspark behöver innehållet kompletteras.

Kartläggning av vattenförande skikt krävs för fortsatt arbete.

KONFLIKTER MED ANDRA OMRÅDEN

Gjorda markmoduleringar med schakter och utfyllnad gör att förutsättningarna för suterränglösningar är goda. En ny byggnad på bussgaragets tomt kan ha nära två våningar i suterräng innan den möter Bruksgatans höjd.

Det finns flera verksamheter som med fördel kan ligga under mark, som garageanläggning. Idrottshall, som det finns behov av i stadsdelen, kan också ligga under mark, så länge entrépartier är välkomnande och tydliga. I de flesta nya idrottshallar finns inga eller endast få och små fönster i omklädningsrum och hallar.

Anläggningar som kräver ytterligare schaktning innebär risk för konflikt med vattenförande lager i marken. Markuppbyggnaden på platsen innebär risker att schakt påverkar grundvattenrörelserna på ett oförutsett sätt. Skärs grundvattenflödena av, kan det innebära sänkta grundvattennivåer för befintliga bostäder (landshövdingehus grundlagda på rustbädd), vilket ökar risken för att grundläggningen påverkas och husen får sättningar. På andra håll kan grundvattenytan istället komma att höjas, med problem för källare etc.

I de sydvästra delarna av programområdet påverkar även befintlig fornlämning för Sandarnaboplatsen var och hur schaktning och grundläggning kan ske.

Metod för sanering av förorenad mark väljs bl a utifrån föroreningsens art, tidsåtgång, kostnad samt risk för påverkan på fornlämning. För att kunna bygga bostäder krävs att marken uppfyller kraven för mycket känslig markanvändning. Eftersom det finns förväntningar på en snabb nybyggnation och höga värden i fastigheterna, är det troligt att det mest effektiva är att de förorenade massorna grävs upp och renas på annan plats alternativt går till deponi, om det är en framkomlig väg med avseende på arkeologin. Markföroreningar kan ha rört sig med grundvattnet och kan också komma att påverka nya områden om flödena och flödesriktningarna förändras.

I Fabriksområdet ska bostadsgårdar, bostäder och offentliga platser, små parker/torg och gröna gaturum ta hand om dagvattnet. Öppna dagvattenlösningar, gröna gårdar/tak och gröna gaturum med översvämningssdiken bör prövas. Eftersom marken kan underbyggas med garage, suterrängbyggnader osv i stora delar av utvecklingsområdet, kan det krävas att marktäcket på de gårdarna regleras för att kunna ge tillräcklig fördröjning av dagvatten, med god gestaltning av utemiljön. Vattnets rörelser från upphöjda gårdar ner till fördröjning eller ledningsnät måste beaktas i varje del av bebyggelsen.

Längs Karl Johansgatan (stadsgatan), där tätare bebyggelse i hårdgjord miljö föreslås, kan gröna tak vara en fungerande fördröjning som även har andra positiva effekter för buller- och partikeldämpning. Här kan även ett grönare gaturum ge utrymme för dagvattenhantering.

En varierad och nedbruten skala på bebyggelsen, även där högre byggnader föreslås, ger förutsättningar för ett bättre mikroklimat. Lägre bebyggelse ger ännu bättre effekt, men här väger ett större tillskott av bostäder tyngre och utifrån det får utformningen göras så bra som möjligt. För bättre mikroklimat bör gaturummen utformas med grönska, som bryter vindar.

PÅVERKAN PÅ FÖRSLAGET

Landskapets form har fått vara vägledande för val av utformning av området, med högre delar mot höjden, lägre byggnader mot dalgången, och en uppbruten struktur för att ge bättre förutsättningar för gott mikroklimat. Möjligheten att hantera tillgängliga stråk avseende lutningar har beaktats i förslaget.

De arkeologiska förutsättningarna i området har styrt förslagets utformning så att ny bebyggelse i huvudsak planeras inom ianspråktaga ytor. Tidigare oexploaterad mark föreslås även fortsättningsvis vara öppen park eller naturslänt.

Området ska utformas för att ta hand om dagvatten på ett ekologiskt hållbart sätt där lösningar med hjälp av vegetation är prioriterade. Ökad grönska har även estetiska kvaliteter och har effekter på buller- och partikeldämpning.

Parkområdet och de gröna slänterna mot Sannahöjden bevaras som gröna miljöer. Deras betydelse för dagvattenhantering, infiltration av vatten och nybildning av grundvatten samt möjlighet till andra ekosystemtjänster stärker den prioriteringen.

Förslaget förutsätter att sanering av marken kan göras för att uppfylla kraven för mycket känslig markanvändning för tillkommande bostäder.



Gatumiljö.

Bild: Erik Tari, arkitektur åk 2

TEMA TRANSPORT- INFRASTRUKTUR - VARDAGENS RÖRELSER

UNDERLAG

MÅLPUNKTER

Målpunkter handlar om vilka platser och funktioner som får människor att ta sig till och genom området idag. I det följande kommer ordet trafik att användas för alla typer av rörelser till en plats, oavsett transportslag. Trafikanter är alltså både fotgängare, cyklister, kollektivtrafikresenärer och andra.

Som det verksamhetsområde programområdet är idag, går trafiken i huvudsak till befintliga arbetsplatser, serviceställen (bensinstationer mm) och till idrottsanläggningar (Friskis & Svettis, GS-hallen) och Sannaparken. Människor rör sig genom området på väg till och från sina bostäder. Inom programområdet finns också kollektivtrafikhållplatser som i sig är noder för att ta sig ut i stadens till andra målpunkter. Målpunkter i närheten av programområdet är Klippan med Röda sten, Mariaplan och Plaskis och även Sjöbergen.

I stadsdelen Majorna finns mycket av vardagens infrastruktur på plats, med bostäder, skolor, fritidsaktiviteter och service, även om boende pekat ut en del funktioner som saknas.

Programmets inriktning är att visa på hur ett hållbart trafiksystem ska kunna ordnas inom området för att klara vardagens rörelser.

STRÅK FÖR GÅNG OCH CYKEL

Programområdet är stort och omfattar flera olika delar, där förutsättningarna för gång- och cykeltrafik varierar. Programområdet beskrivs därför del för del.

Stadsgatan

Stråket längs Karl Johansgatan (Stadsgatan) är ett viktigt kommunikationsstråk för alla trafikslag. För fotgängare och cyklister finns stråk från Kungsstensmotet och Sandarna, som förenas med anslutningen till Älvsborgsbron strax väster om programområdet. En cykelbana går förbi Fabriksområdet men trafiksäkerheten brister för cyklister. Vid Banehagsgatans viadukt finns en korsning där cyklister i hög fart från Sannahöjden och Älvsborgsbron ska korsa en bilväg där sikten är skyddad för båda parter och där bilarna ska ta sig upp för en slänt för att se korsningen. När man närmar sig spårvagnshallen löses trafikstrukturen för fotgängare och cyklister upp. Cykelbana finns utmärkt på Karl Johansgatans norra sida, men de återkommande korsningarna med biltrafik från olika håll är förvirrande och otrygg för alla trafikslag.

Längs Karl Johansgatans södra sida finns trottoar för gående, men särskilt förbi spårvagnshallen och kring hållplatsen Spårvagnshallen Majorna är trafiksituationen mycket otydlig. Trottoarer upphör i intet, övergångsställen saknas och genom området rör sig idag både spårvagnar, bussar och bilar.

Passagera från programområdet över till Oscarsledens är problematiska i sin utformning, oavsett om de är avsedda för gång/cykeltrafik eller även för biltrafik. Oscarsleden med sitt upphöjda läge på bank är en kraftfull barriär i området. Befintliga passager under leden är otydliga på så sätt att det är svårt att se var man kommer att hamna och svårt att förutsäga varifrån biltrafiken kommer. Dessutom är dessa miljöer i sig trafikrum snarare än stadsrum.

Parken och Älvsborgsgatan

Sannaparken är en välanvänd väg för fotgängare och cyklister, både för dem som rör sig från Sandarna och nedåt Älvsborgsgatan och för dem som föredrar denna väg som ett alternativ till trafiken på Karl Johansgatan. Inne i parken finns inga konflikter med andra trafikslag, möjligen kan snabba cyklister innebära osäkerhet i denna skyddade miljö med många små barn. Den vidare angöringen i t ex Ostindiegatan saknar särskilda cykelbanor, men är en lågtrafikerad gata med blandtrafik.

Älvsborgsgatan är Kungsladugårds boulevard, ett över 40 m brett gaturum som trots sin bredd upplevs lummigt och trivsamt. Dubbla rader uppvuxna träd, grön yta kring spårvagnsspåren och enfiliga gator bidrar till intrycket. Trots bredden på gatan saknas cykelbanor, vilket kan vara en brist i en gata med kantensparkering och ett visst mått av tung trafik. Trottoarerna är väl tilltagna.

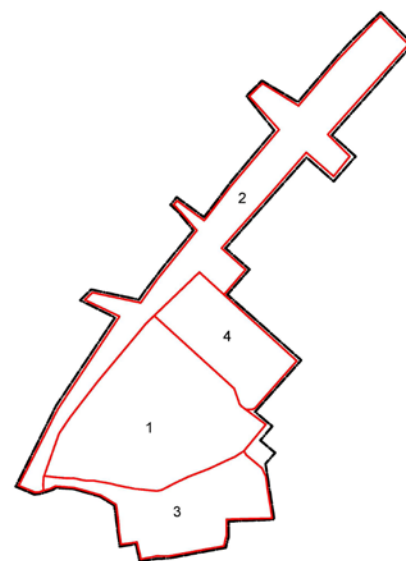
Fabriksområdet

För gång- och cykeltrafiken finns idag möjlighet att ta sig genom Fabriksområdets område på Bruksgatan och gång-/cykelvägen väster om Fixfabriken. Övriga kopplingar saknas och de stråk som finns är inte anpassade till de långsammare trafikanternas målpunkter.

KOLLEKTIVTRAFIKEN

Området har god tillgång till kollektivtrafik idag. Området trafikeras av spårvagnstrafik utmed Karl Johansgatan och Älvsborgsgatan. Spårvagnslinjerna 3 och 9 trafikerar sträckan och tar ca 20 minuter till Brunnsparken. Andra spårvagnslinjer stannar ibland inom programområdet, när de går till eller från spårvagnshallen, vilket boende har framhållit som en kvalitet för dem som reser hem sent. Hållplatsen Klippan, mot Systembolaget, trafikeras av en handfull busslinjer. Från kollektivtrafikhållplatserna är avståndet till målpunkter som Friskis & Svettis och GS-hallen ca 400 m.

För att kollektivtrafiken ska kunna nyttjas optimalt, krävs att angöring för gång- och cykeltrafiken också fungerar bra.



- 1. Fabriksområdet
- 2. Stadsgatan
- 3. Parken
- 4. Vagnhallen



Studentarbete om områdets utveckling illustrerar en idé om framtida Karl Johansgatan. Fotomontage: Felix van Zoest, kursen Aqua Terra Design vid TU Delft.

Möjligheten att förtäta bebyggelsen i goda kollektivtrafiklägen är en av de faktorer som varit styrande när staden tagit fram Utbyggnadsplanering, Strategi för Göteborg 2035. Fixfabriksområdet pekas ut som ett möjligt förtätningsområde och en del av den utökade innerstaden i Göteborg.

VÄGAR FÖR BIL

Vägar för biltrafiken ger i viss mån strukturen för programområdet. Oscarsleden är en gräns för programområdet och utgör en barriär, Karl Johansgatan är en ryggrad för flera trafikslag och särskilt tydligt för bilen. Älvsborgsgatan avgränsar programområdet och är utformad för spårvagnar och biltrafik. Inom Fabriksområdet upplevs de befintliga gatorna som utformade för biltrafiken och det är med bil som besökaren kan ta sig in på de områden som idag upplevs otillgängliga, som bussgaragets område.

Trafikmängder mäts på de större gatorna i staden, men inte för små gator med lokal trafik. För programområdet finns uppgifter för Karl Johansgatan, Älvsborgsgatan, och för Oscarsleden.

För Karl Johansgatan, sträckan Älvsborgsgatan-Banehangsgatan uppmättes 2009 ett årsmedelvardagsdygn (ÅMVD) 6100 fordon, varav 10 % var tung trafik (denna siffra från 2006). Trafiken i maxtimmen var 530 bilar eller motsvarande 9 bilar/minut.

För Älvsborgsgatan, sträckan Karl Johansgatan-Ostindiegatan, uppmättes 2013 ett årsmedelvardagsdygn (ÅMVD) 2400 fordon, varav ca 6 % var tung trafik. Trafiken i maxtimmen var 240 bilar eller motsvarande 4 bilar/minut.

För Oscarsleden, sträckan Jaegerdorffsmotet-Röda Stenmotet uppmättes 1997 ett årsmedelvardagsdygn (ÅMVD) 41700 fordon. Andel tung trafik mättes inte. Mätningen är så pass gammal att nya siffror behöver tas fram för fortsatt planeringsarbete.

Observera att andelen tung trafik påverkas av bussgaragets verksamhet.

Området ligger utanför trängselskattens betalstationer.

Inom stadsdelen Majorna är bilanvändningen idag lägre än i övriga staden.

VÄGAR FÖR DEN TUNGA TRAFIKEN

Idag går en del tung trafik genom området, t ex bussar till och från bussdepån. Tung trafik på Oscarsleden tar sig till och från Stenas Tysklandsterminal vida Jaegerdorffsmotet.

FARLIGT GODS

Oscarsleden är rekommenderad väg för farligt gods. Framför allt rör det transporter till och från Stenas Danmarks- och Tysklandsfärjor, en mindre del av trafiken har sin målpunkt i ytterhamnarna. En genomgång av redan gjorda riskanalyser för projekt inom eller i närheten av programområdet har gjorts i samråd med Räddningstjänsten. Riskanalyserna kan ge en indikation på vilka faktorer som blir viktiga att hantera i kommande detaljplaner, där varje föreslaget bebyggelseområde provas utifrån sina förutsättningar.

Inom riskbedömningsområdet 150 m från riskkällan har tidigare prövats möjligt med både bostäder och verksamheter med låg personaltäthet, med anpassad utformning och rimliga skyddsåtgärder.

Med utgångspunkt i dessa gjorda prövningar, bedöms programområdet kunna utvecklas med bebyggelse i närheten av riskkällan, om innehåll och utformning anpassas till förutsättningarna.

Avfartsrampen från Oscarsleden i höjd med Sytrådsfabriken har en mindre kurvradie än vad som är lämpligt. Den har tidigare utretts med hänsyn till risken för avåkning. Trafikverket har i samråd med Räddningstjänsten åtgärdat denna kurva. Åtgärderna innefattar extra skyddsbarriärer, avsmalning till ett körfält och skyltar som varnar för skarp kurva. Räddningstjänsten bedömer att dessa åtgärder är tillräckliga.

Med avseende på farligt gods är inriktningen att lokalisera bebyggelse så att riskerna kan minimeras och hanteras. Dimensionerande risk för programområdet är olycka med farligt gods på Oscarsleden.

Befintlig gasledning har fastställda riskavstånd som inte påverkar befintlig bebyggelse.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Räddningstjänstens normala insatstid är under 10 minuter, i första hand från Frölunda brandstation men även från Gårda och Lundby. Alla dessa stationer har maskinstege som når 23 m höjd, normalt motsvarande åtta våningar. Byggs hus med fler våningar, krävs anpassning av trapphusen för säker utrymning.

PARKERING

Inom området finns idag ett antal större arbetsplatser, som genererar biltrafik för sina anställda. Särskilt för anställda vid spårvagnshallen finns behov av att kunna ta bilen till eller från arbetet, eftersom den som ska köra första eller sista turen på kollektivtrafiken, inte själv kan nyttja kollektivtrafik för sina resor. Spårvagnshallen har önskemål om ca 100 parkeringsplatser. Alla verksamheter som finns i området idag löser sina parkeringar inom egen tomtmark.

EFFEKTER AV TRANSPORTERNA

Barriär

De större transportvägarna, som Oscarsleden, utgör i sig en barriär i staden. I fallet med Oscarsleden ligger den upphöjd över det omgivande gatunätet och möjligheten att korsa leden är begränsad till ett fåtal tunnlar. Ledens läge och utformning gör att den utgör både en funktionell och en visuell barriär.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten avser partikelhalter och kvävedioxid. I programskedet görs ingen separat utredning av luftkvaliteten i området. Med ledning av gjorda utredningar och beräkningar görs en bedömning för det aktuella området.

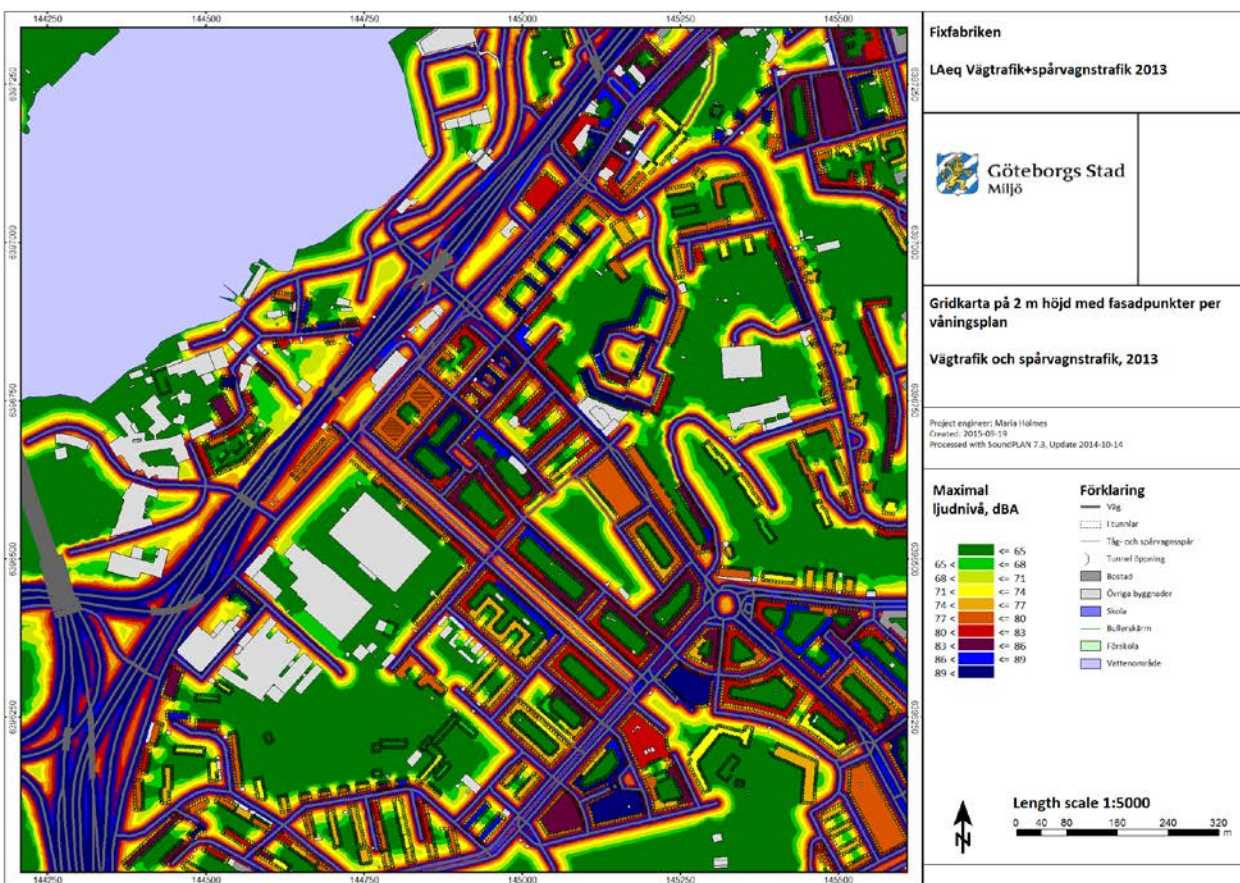
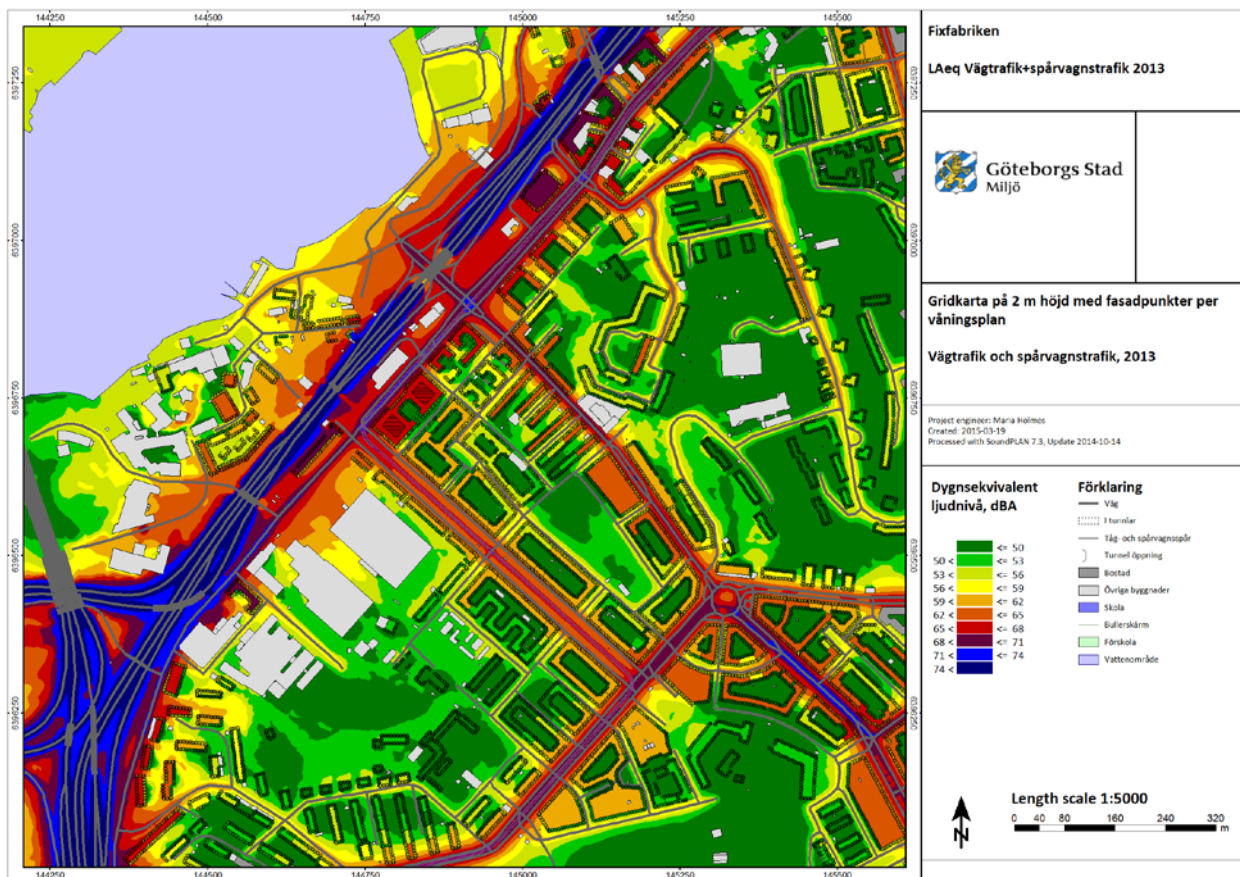
I närområdet har en utförlig beräkning gjorts vid parkeringen vid Klippan, intill Älvsnabbens hållplats. Det området ligger nära ett antal betydande lokala emissionskällor; Oscarsleden, påfarten till Älvsborgsbron, Jaegerdorffsmotet, Stenas Majnabbe-kaj och lastbilsterminal, Älvsnabbens station Klippan samt flera parkeringsplatser, och är således direkt påverkad av den lokala stadsmiljön.

I den rapporten anges att halterna av partiklar, både PM10 och PM2,5, ligger under MKN, men halterna av PM10 ligger nära gränsen för miljömålet (2020). För NO2 klaras MKN som årsmedelvärde, men MKN för dygn och timme överskrids.

För hela området gäller att halterna är höga i Oscarsleden och avtar med avståndet från leden. De översiktliga mätningar som görs i staden visar att området 2011 hade dessa förutsättningar:

- ÅR: på årsbasis överskrids MKN i Oscarsleden men nivåerna ligger under övre utvärderingströskeln vid föreslagna nya byggnader.
- DYGN: MKN för dygn överskrids i den nordöstra delen av planområdet. Värdena ligger över övre utvärderingströskeln för byggnaderna närmast Oscarsleden och vid vagnhallen, men där innanför avtar nivåerna och överstiger inte övre utvärderingströskeln. Nivåerna ligger i samma intervall i de planerade bostadskvarteren och i Sannaparken.
- TIMME: för timme överskrids den övre utvärderingströskeln i programmets nordöstra del. I planerade bostadskvarter ligger nivåerna under övre utvärderingströskeln.

Vid en sammanvägning av beräkningen från Klippan och de gjorda mätningarna från 2011, bedöms partikelhalterna inte vara ett påtagligt problem i området medan NO2-halterna är högre och behöver hanteras genom en lämplig markanvändning i programområdet och genom åtgärder på berörda gator, framför allt på Oscarsleden. Den bästa åtgärden för att minska NO2-halterna är hastighetssänkning. En sänkning på 10-20 km/h krävs för effekt. Hastigheten på Oscarsleden är idag satt till 70 km/h.



Kartor: bullersituationen i området. Överst ekvivalent ljudnivå, underst maxnivåer, båda på 2 m höjd.
Källa: Miljöförvaltningen

Buller

trafikbuller

Bullerberäkningar har gjorts på trafiksiffror från 2013 och med aktuell spårvagnstrafik, dvs med fyra bullerkällor: Älvsborgsbron, Oscarsleden, Karl Johansgatan och spårvagnen (trafikerande, inte inom vagnhallen).

Närmast Oscarsleden och Karl Johansgatan är nivåerna höga, över 65 dB ekvivalent. När man kommer in i området, avtar bullernivåerna och ligger under 65 dB ekvivalent innanför Lantvärnsgatan och GS-hallen.

För att få en samlad bild av bullersituationen behöver man också se på de goda miljöer som finns. Sannaparken har ett mer skyddat läge bullermässigt i ett ganska utsatt område. Det gör att miljöer som Sannaparken bör värnas särskilt.

Nya riktlinjer för buller finns från 2015. De tillämpas i kommande detalplaner.

Industribuller från spårvagnshallen

Spårvagnshallen har ett bra trafikalt läge i programområdet, där man kan angöra spår i två riktningar, vilket är värdefullt vid trafikstörningar. Samtidigt är hallen i behov av renovering och är inte anpassad för moderna vagnar eller för de längre vagnar som planeras att tas i drift i framtiden.

Läget gör att boende intill hallen störs av buller, framför allt nattetid. Vagnhallens buller räknas som externt industribuller och miljöförvaltningen i Göteborgs stad har utfärdat ett föreläggande om att åtgärder ska göras på kort sikt och att åtgärder på lång sikt ska utredas. Verksamheten har inkommit med en plan för åtgärder på kort och lång sikt, avseende den påverkan som verksamheten har på befintliga bostäder. På kort sikt handlar det bl a om fönsterbyten och växelbyten.

Vagnhallen Majorna bedöms bli kvar i befintligt läge och då kommer åtgärder i och kring hallen att krävas i nära framtid. I ett längre, strategiskt perspektiv kan andra lägen för vagnhallar studeras i staden. Vagnhallarna i Göteborg ligger spridda åt olika håll. Gårda och Majorna är de största anläggningarna, Slottsskogen är en mindre anläggning som används i väntan på hallen vid Ringön, som är i planeringsstadiet.

VÄGVAL MED AKTUELL KUNSKAP

VAD BEHÖVER KOMPLETTERAS/FÖRSTÄRKAS/BEVARAS?

En del av verksamheterna kommer förmodligen att finnas kvar med oförändrade trafikströmmar, medan större arbetsplatser som Fixfabriken och bussgaraget försvinner från platsen. Vagnhallen är idag en stor arbetsgivare i området. De tillkommande bostäderna kommer att innebära ett ökat transportbehov till och från området.

Målpunkter

Behov och önskemål om en större livsmedelsbutik i närområdet behöver analyseras mot de besöksströmmar och leveranser som den kan medföra. Det ska vara lätt att nå butiken i vardagen, gärna med kollektivtrafiken, samtidigt som närhet till hemmet är viktig. I övervägandena ligger också att en livsmedelsbutik oftast inte bidrar med så stora aktiva skyltfönster, utan kan ligga i en mer avskärmad byggnad, vilket är positivt ur riskhanteringssynpunkt. Lokalisering inom Stadsgatans området bedöms vara lämpligast för en sådan butik. Här finns utrymme, god kollektivtrafiktillgång och många människor inom upptagningsområdet. Här finns möjlighet att skapa ett innehåll i en byggnad som måste vara mer skärmande på grund av risk för farligt gods-olycka. Här finns också möjlighet att ordna ytor för parkering och leveranser.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikmässigt är området väl försörjt idag. Avstånd från nya bostäder till en kollektivtrafikhållplats är som längst ca 400m. Enligt avstämning med Västtrafik finns möjlighet att öka den nära tillgängligheten med en ny busshållplats vid GS-hallen. Det skulle ge närmare angöring, men på en busslinje som inte har så hög turtäthet. För att förbättra tillgängligheten är det ändå en önskvärd åtgärd.

En lämplig komplettering av trafikstråken är att förbättra stråken för gående/cyklister till befintliga (och ev nya) kollektivtrafikhållplatser. Här kan situationen förbättras med cykelparkeringsplatser nära hållplats och säkra trottoarer, övergångsställen och cykelbanor.

Biltrafik

Biltrafiken bedöms öka marginellt på Oscarsleden och Älvsborgsbron, beroende på fler boende i Göteborgs stad. Eftersom nya områden planeras med mobilitetslösningar som minskar bilberoendet, finns inget rakt samband mellan befolkning och trafikering. Det är en rimlig målsättning att kommande boende har en lägre bilanvändning än i staden i övrigt, som i Majorna i stort.

Enligt planeringstalen för staden ska biltrafiken minska med 25% till 2035. Samtidigt som staden växer genom nybyggnation ska alltså den totala trafiken minska. Det innebär bland



Gatumiljö.

Bild: Malin Saxborn, arkitektur åk 2

*Bebyggelsen kring Älven.
Oscarsleden utgör en tydlig barriär
på älvens södra sida.
Bild: Paul Balaj och Anna Risell,
Chalmers mastersprogram 2014*



annat att nya området måste planeras så att bilen väldigt sällan behövs. För Fixfabriksområdet mm tillämpas planeringstalen 1 bilrörelse per lägenhet och dag. För 1000 lägenheter skulle det innebära att 1000 trafikrörelser tillkommer per dag. Befintlig trafik till Fixfabriken och bussgaraget upphör och därmed även den tunga trafiken till bussdepån.

Ligger spårvagnshallen kvar inom programområdet, kvarstår biltrafiken till denna.

Risk

De riskanalyser som gjorts och den bebyggelse som uppförts i närområdet, visar att det går att hitta lämpliga utformningar av bebyggelse nära Oscarsleden. Planeringen av Fixfabriksområdet mm bör i programskedet utgå från dessa. Programmet är tänkt att genomföras i flera etapper, med olika detaljplaner. Där så krävs, kommer detaljerade riskanalys att göras för respektive detaljplan.

I samråd med Räddningstjänsten föreslås denna inriktning för riskhantering i programmet:

- Studera lämplig markanvändning i olika delar av programområdet, med utgångspunkt i avståndet

från Oscarsleden. Byggnader med högre personintensitet bör placeras längre från riskkällan.

- Studera om åtgärder kan ske samlat för att minskar risken, t ex avåkningsskydd (tätt eller med

dike) och översyn av påfartsrampen ner på leden i östlig riktning.

- Bebyggelsen bör lokaliseras med entréer bort från riskkällan eller åt två håll vid behov.

- Friskluftsintag lokaliseras bort från riskkällan.

- Dimensionera fasader för risk för brand eller explosion.

Passager under Oscarsleden – minskad barriärverkan

Tydligare orientering, genomsiktighet och mer befolkade miljöer på ömse sidor om passagerna skulle vara värdefullt för att förbättra passagerna under Oscarsleden, för alla trafikslag. Särskilt för de oskyddade trafikanterna finns ett stort värde i att förbättra passagerna. Passagerna kan upplevas otrygga både på grund av trafiken och på grund av andra människor. Breddning av gångpassagen vid Älvsborgsgatan är lämplig. Förbättrad gestaltning med fokus på oskyddade trafikanters upplevelse och orientering behövs vid Jaegerdorffsmotet och Banehagsleden. Förbättringar kan också åstadkommas med god gestaltning av marken vid tunnelmynningen.

Korsning mellan Karl Johansgatan och Banehagsgatan och en ny koppling genom Fabriksområdet bör ske som en stadsmässig fyrvägs-korsning. Det ger en trafiksäker korsning för de olika trafikslagen och en bra integration i gatunätet.

Det är viktigt att miljöerna kring Oscarsleden utformas för läget i staden. Skyltar och liknande i motorvägsutförande ökar upplevelsen av leden som ett främmande element och en barriär.

Buller

Buller kan hanteras genom en anpassad utformning av byggnader, som ger bostäder som uppfyller riktvärdena för buller. Buller i området kan hanteras genom skärmande bebyggelse, utformning av gaturum så att de inte "läcker" in ljud, lösningar för lokalisering av byggnader/kvarter så att de får skyddade gårdar eller andra uteplatser samt utformning av själva byggnaderna så att bostäder i bullriga lägen klarar riktvärdena för tyst/ljuddämpad sida.

Inom programområdet är det särskilt viktigt att täta till bullermässigt i den sydvästra delen av Fabriksområdet, där ljud från Älvsborgsbron når längre in i området.

Istället för att dra in byggnaderna från bullerkällan, bör byggnaderna användas för att skärma av bullret. På så sätt kan den öppna marken hamna på bostädernas goda sida istället för att ligga som impediment mot gatan.

Att hålla Sannaparken bilfri även i framtiden är viktigt för att säkra en allmänt tillgänglig rekreativ miljö utan buller.

Luftkvalitet

När luftkvaliteten är dålig i gaturummet, där oskyddade trafikanter vistas, finns ingenstans för dem att ta vägen (jmf buller, där man kan ha tyst sida som kompensation och där byggnaden i sig ger lägre inomhusnivåer). Ett sätt att förhålla sig till detta är att erbjuda en alternativ väg, parallellt med Karl Johansgatan, för gående och cyklister. Befintligt stråk finns genom Sannaparken.

En lämplig markanvändning för att säkra god bostadsmiljöer utan skadliga halter av NO₂, föreslås bostäder i lägen bort från Oscarsleden och på längre avstånd från leden. Bebyggelsen

utmed leden bör utformas på ett anpassat sätt och ha friskluftsintag så högt upp i byggnaderna som möjligt.

En möjlig risk finns för högre partikelhalter utmed Karl Johansgatan, om den bebyggs enligt förslaget med en högre exploatering som sluter gaturummet.

Parkering och angöring

Det är önskvärt att gatunätet knyts samman från Kennedygatan till Karl Johansgatan för alla trafikslag. Även om förbindelsen blir körbar med bil, är det rimligt att anta att det inte påverkar befintliga bostäder längs Kennedygatan avsevärt, eftersom Karl Johansgatan är en lättare angöring för den som har ärende med bil in till området. Trafik till bostäder kommer troligen till största delen att ske via infarter från Karl Johansgatan. Ett tillskott på trafik där ger marginell påverkan på bullersituationen, medan denna trafik i ett mindre gaturum kan ge större bullerstörningar.

I planeringsskedet används en schablon på 100 kvm/lgh, vilket innebär att 1000 lägenheter motsvarar 100 000 kvm för nya bostäder. Utifrån den ytan och gällande parkeringstal, skulle området ha ett behov av 550 boendeplatser och 60 besöksplatser, baserat på talen för innerstaden. Baseras beräkningen på talen för centrala staden är behovet 600 boendeplatser och 60 besöksplatser. Eftersom området pekats ut som del i den utökade innerstaden är dessa nivåer rimliga att planera för.

Programförslaget bygger på möjligheten att samlokalisera parkeringsplatser i garage eller parkeringsdäck och frikoppla parkeringsbehovet från bostäderna. Tillgång till parkeringsplats i en tät stadsmiljö bör finnas inom samma avstånd som en kollektivtrafikhållplats, dvs inom 400 m från bostaden.

Parkeringsgarage under mark och byggnader förekommer som standard i många nya bostadsprojekt. Parkering under mark är dyrt att anlägga och har låg flexibilitet över tid. Parkeringsgarage är en rimlig lösning där behovet är klarlagt och det finns efterfrågan.

Parkeringshus har den fördelen att de är billigare än underjordiska garage och de ger möjlighet till en mer flexibel användning av marken över tid, vilket kan vara bra eftersom framtidens bilbehov är svårt att sätta om. Minskar behovet kan marken enkelt få en annan användning. I en modern stadsmiljö utformas sådana anläggningar med tilltalande fasader och integreras i kringliggande bebyggelse, så att de inte ger döda ytor i staden.

För de delar av programområdet som ligger mellan Oscars-

leden och Karl Johansgatan, Stadsgatan, är samlade parkeringar en markanvändning som kan passa bra i ett buller- och riskutsatt läge, och som också kan bidra till att skapa bättre gatumiljö längs Karl Johansgatan. Som i övriga programområdet gäller att utformningen av samlade anläggningar är avgörande för att en mer attraktiv gatumiljö ska kunna uppnås. Det sker genom väl gestaltade byggnader, samordnade och diskreta in- och utfarter samt fronter med aktiva fasader mot Karl Johansgatan.

Staden utreder lösningar med fiktiva och flexibla parkeringsköp. I kommande detaljplaner kan detta komma att användas. Fiktiva och flexibla parkeringsköp syftar till att minska behovet av bilar och parkeringsplatser genom att stärka kollektivtrafiken på olika sätt. Sådana möjligheter kan bli aktuella i kommande detaljplaner.

KONFLIKTER MED ANDRA OMRÅDEN

Vagnhallen

Vagnhallens framtid har översiktligt studerats i programarbetet. Vagnhallen kommer genom sin storlek och störande verksamhet att komma i konflikt med angränsande verksamheter eller bostäder var den än ligger. Ny lokalisering av en spårvagnshall kräver också anpassning av spåranslutningar. Sammantaget bedöms en ny spårvagnshall kosta i storleksordningen 1,5 miljarder att anlägga.

Under studier av alternativa lägen har programmet landat i huvudalternativet att vagnhallen ligger kvar inom befintligt område. Det ger en rimlig flexibilitet för framtiden, där en ny vagnhallsbyggnad eller ombyggnad kan ske inom området, och en flytt eller omprioritering av trafiken är möjlig på sikt. En ny vagnhall, inbyggd/överbyggd inom programområdet medför stora kostnader för ett projekt vars framtid är mycket osäker, både med avseende på finansiering och framtida behov. Att reservera mark för en ny hall i nytt läge inom området, riskerar att fördröja genomförandet av projektet med minst 10-15 år. Det bedöms inte vara en lämplig planering av markanvändningen i staden. Att låta vagnhallen ligga kvar gör ombyggnader svårare eftersom de behöver ske under drift, men innebär samtidigt att pågående användning är säkrad. Skulle vagnhallen på sikt avvecklas finns då marken kvar som en tillgänglig resurs.

I och med att vagnhallen föreslås ligga kvar, förskjuts frågor om vagnhallens kulturella bevarandevärden till en senare prövning, t ex bygglovprövning om hallen ska renoveras eller byggas till.

PÅVERKAN PÅ FÖRSLAGET

Programmet föreslår förbättrade stråk för gång och cykel genom programområdet. Cykelstråk och gångbanor förbättras längs Karl Johansgatan. Gång- och cykelstråk genom Sannaparken utvecklas. Nya stråk kommer till genom Fabriksområdet och vidare.

Programmet föreslår koppling via trappor upp mot Öckerögatan. I programmet redovisas också möjligheten till framtida stråk, som kan aktualiseras om vagnhallen en dag upphör med sin verksamhet. Det är stråk som säkras på mycket lång sikt, men som inte bör byggas bort.

Parallella stråk för oskyddade trafikanter ger möjlighet att välja ett mer attraktivt stråk med bättre. Stråket genom Sannaparken, för senare anslutning till Gröna gatan, är ett sådant alternativ till stråket utmed Oscarsleden.

Korsning mellan Karl Johansgatan och Banehagsgatan och en ny koppling genom Fabriksområdet bör ske som en stadsmässig fyrvägs korsning.

En zon inom Fabriksområdet, närmast Karl Johansgatan, föreslås fortsätta vara småindustri/verksamheter som idag, även om användningen utvecklas. Det finns kulturmiljövärden i delar av den befintliga bebyggelsen, som bör sparas. Kan bostäder komma till i något mer skyddat läge inom denna zon är det positivt att pröva. Befintliga bostäder inom programområdet förutsätts ligga kvar.

De större bostadstillskotten planeras inom Fabriksområdet, på större avstånd från riskkällan Oscarsleden.

Inom stadsgatan föreslås markanvändning som kan rymmas byggnader med täta, tunga fasader mot leden. Entréer bort från riskkällan, mot Karl Johansgatan, är både önskvärt och nödvändigt.

Större livsmedelsbutik föreslås inom Stadsgatans område.

Vagnhallen föreslås ligga kvar. Vagnhallen med tillhörande störningar är en planeringsförutsättning. Programmet visar passager som ska hållas fria för framtida vägkopplingar.

Parken hålls bilfri för att värna en tyst och trygg miljö. Sänkt hastighet till 40 km/h i Karl Johansgatan är önskvärt och sänkt hastighet på Oscarleden vore önskvärt med hänsyn till buller och luftkvalitet.

Inom Fabriksområdet är rekommendationen att de utpekade bilstråken planeras för 30 km/h medan övriga gator utformas som gåfartsgator. Utformningen av gatumiljöerna sker för att stödja rätt hastighet.

GENOMFÖRANDE

MARKÄGARE OCH SAMVERKAN

MARKÄGARE

Inom programområdet finns totalt sju olika markägare med olika stort intresse av en stadsomvandling då vissa delar är mer färdigbyggda än andra. Den stora stadsomvandling som föreslås i programmet berör framförallt kommunens mark och mark ägd av Majorna Projektutveckling AB. Kommunens markägarrepresentant är i det här fallet fastighetsnämnden via fastighetskontoret.

SAMVERKAN

Utvecklingen av det område som ingår i ”Program för Fixområdet med mera” kommer att pågå under många år och många aktörer kommer att vara inblandade. Detta program är därför ett viktigt dokument för att säkerställa helheten över tid. Samverkan och samarbete är en självklarhet för att lyckas med detta. Detta gäller såväl mellan kommunens olika förvaltningar, som mellan kommunen och kommande exploatörer, näringsliv, boende och andra intressenter. Samverkan kan gälla framtagandet av idéer, finansiering eller själva genomförandet och kan därför se olika ut i olika skeden av processen.

PROGRAMMETS TIDSPERSPEKTIV

Programmet omfattar ett stort område och stadsomvandlingen eller de åtgärder som föreslås i olika delar kommer inte att ske samlat eller med en gång. Det innebär att programmet ska kunna fungera eller ha en giltighet under ca 15 års tid vilket ställer krav på en viss flexibilitet i förslaget. En del av det som föreslås kräver inte detaljplan utan kan genomföras redan nu om det finns någon aktör som bekostar och ansvarar för genomförandet.

BEFINTLIGA VERKSAMHETER

Inom programområdet finns ett stort antal näringsidkare som i olika grad kommer att påverkas av den stadsomvandling som föreslås.

Fabriksområdet

De fastigheter som preliminärt ingår i detaljplanen för ”Fabriksområdet” påverkar framförallt Assa Abloy, Veolia transport Sverige AB, Gasklockans Go Karting och Bud samt Lönns truckar AB. Assa Abloy kommer att lämna Fixfabriken till årsskiftet 2015/2016 och fastighetskontoret har sagt upp samtliga av ovanstående hyresgäster till sommaren 2018.

GS-hallen och linneförrådet som också ingår i den första detaljplaneetappen kommer inte att ersättas av ny bebyggelse i ett första skede och målsättningen är att samtliga av de verksamheter som finns i dessa byggnader och som är förenliga med bostadsändamål ska kunna vara kvar i sina lokaler eller i området.

Inom den här första detaljplaneetappen finns också ett enklare boende som idag har ett tillfälligt bygglov. Boendet etablerades i området 2006 och har ett arrende som går ut 2016. Staden har inte för avsikt att förlänga arrendet eller permanenta verksamheten i den fysiska form som finns där idag. Däremot ser staden inga hinder till att boendet som funktion finns kvar i området och att det skapas förutsättningar för det i den kommande planläggningen.

Stadsgatan

Stadsomvandlingen som föreslås utmed Karl Johansgatan innebär att arrenden med olika aktörer på sikt kan komma att sägas upp.

RIVNING

Inom området finns en hel del befintliga byggnader. En del av dessa kommer att rivas när det blir aktuellt med en stadsomvandling. I ett första skede handlar det om Fixfabriken och bussgaraget.

EKONOMI

Ekonomi för stadsomvandlingen som föreslås inom ramen för ”Programmet för Fixområdet mm” måste sättas i relation till olika tidsperspektiv. Den omvandling som ligger närmre i tid är också av naturliga skäl enklare att få en uppfattning om medan den som ligger längre bort är svårare att uppskatta. Ekonomi här beskrivs som de potentiella utgiftsposter som går att identifiera i nuläget satt i relation till potentiella intäkter.

Förutsättningarna för att exploatera området är utmanande. Området är bland annat före detta industrimark som kräver marksanering för att vara lämplig för bostäder. Området ligger också på en före detta stenåldersbosättning och det tros även finnas andra lämningar från t ex Elfborgs fästning som är av arkeologiskt intresse. Hur stora arkeologiska utredningar som krävs och vilken kostnad de innebär för markägarna är i dagsläget för tidigt att uttala sig om. Erfarenhet från andra projekt med arkeologi är att utredningskostnaderna och utgrävningskostnaderna kan bli omfattande. Andra faktorer som påverkar ingångsvärdena för en byggnation är buller, luftkvalitet och risker. Hantering av t ex buller kan både kräva tekniska lösningar på själva byggnaderna men också gemensamma bullerskydd på allmän plats för att säkerställa platsens lämplighet.

Områdets centrala läge och det färdiga områdets kvaliteter innebär dock att det finns bra förutsättningar att få goda intäkter genom de bostäder som planeras på kommunal mark. Ambitionen är ett positivt nettotillskott till kommunen. Hur stort positivt värde området kan ge är tätt kopplat till exploateringsgrad och fördelning mellan hyresrätter och bostadsrätter. Området har ett attraktivt läge där betalningsviljan för marken bedöms som hög.

MARK OCH VATTEN

I rollen som markägare finansieras arkeologi, geoteknik och marksanering.

FORTSATT ARBETE

DETALJPLANEETAPPER

Kommunens bostadsförsörjningsmål är ett viktigt mål och målsättningen är att starta ett detaljplanearbete för ”Fabriksområdet” redan 2015.

Fabriksområdet

Fabriksområdet innehåller de största möjligheterna till nya bostäder och inom området finns både områden för större omvandlingar och mindre kompletteringar inom befintliga strukturer. Inom Fabriksområdet finns fem olika fastighetsägare med olika tidsperspektiv på sina fastigheters utveckling. Den stora omvandlingen berör framförallt kommunens mark och Majorna Projektutvecklings fastighet.

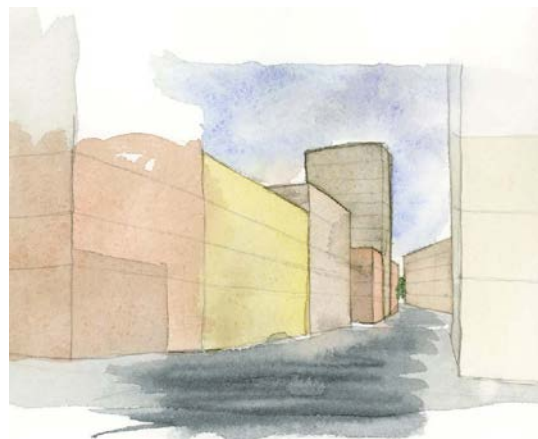
Stadsgatan

Utöver ”Fabriksområdet” kan den föreslagna stadsomvandlingen utmed Karl Johansgatan mynna ut i flera detaljplaner. Nya detaljplaner startar med målsättningen att ge både liv åt gatan och skydd mot leden. Ett innehåll som är prioriterat i detta stråk är en ny livsmedelsbutik. Samlade parkeringslösningar bör också kunna prövas i garagebyggnader ovan mark, mot Oscarsleden liksom idrottshall med gymnastikinriktning. Graden av angelägenhet för kommande detaljplaner är beroende av dess innehåll och vart Danmarksterminalen tar vägen, om den liksom Tysklandsterminalen ska lokaliseras till Majnabbe. I så fall krävs en studie av Jaegerdorffsmotet ur trafikperspektiv, vilket även kan komma att ske i ett formellt planprogram som då syftar till att behandla trafikfrågor och dimensionering. Programmet för Fixfabriksområdet med mera lägger fast vilka kvaliteter som ska finnas i gaturummet utmed Karl Johansgatan och som ska integreras i kommande arbeten.

ANDRA ÅTGÄRDER

Stadsgatan

Det är angeläget att där det är möjligt öka trygghet och trivsel inom det område som kallas ”Stadsgatan” oavsett när en ny detaljplan startar. Åtgärder som förbättrar läget innan ny planering kommer till stånd är att rusta upp Jaegerdorffsplatsen och förbättra miljön för fotgängare och cyklister. För att öka trafiksäkerheten kan åtgärder som trafikljus, separerade gång- och cykelbanor i båda körriktningarna komma att bli aktuellt. Tydligare cykelbanor utifrån stadens nya cykelplan är ett första steg. Det går även att arbeta med mer tillfällig grönska i gaturummet, för att bryta ned skalan och ge bättre orientering. Förbättring av miljö i passagerna under Oscarsleden är också åtgärder som ger en stor positiv förändring och som kan påbörjas utan ändrade detaljplaner. Om det handlar om breddning, belysning, funktioner i anslutning till tunnlarna eller något annat går i det här planeringsskedet inte att säga och är också beroende av vilka kostnader respektive förslag på förbättring medför. T ex ligger hela Oscarsleden idag på en vägbank vilket gör att det är svårt att bredda tunnlarna och samtidigt bibehålla funktionen under tiden som en sådan åtgärd skulle pågå.



Vardagsliv

Bild: Ellen Pleil, arkitektur åk 2

Parken

Parken anges i gällande plan som park, med idrottsområde i den södra delen kring fotbollsplanen. Den utveckling som föreslås i programmet kan göras inom gällande detaljplan. Gröna miljöer kräver tid för att etableras och ett ökat tryck på ytorna talar för att en upprustning av parken bör ske tidigt i omvandlingsprocessen inom programområdet. Utformning av parken ska ske i samråd med Länsstyrelsen på grund av de höga arkeologiska värdena.

Vagnhallen

Huvudalternativet är att spårvagnsfunktionen ligger kvar i sitt nuvarande läge i befintlig vagnhall. Alternativa lägen för en vagnhall motsvarande dagens storlek redovisas dock inom programområdet, då med krav om en stadsmässig utformning och med bostäder och verksamheter uppe på. Syftet med att redovisa alternativa lägen är för att befintlig vagnhall är gammal och för att det är svårt att hitta tillräckligt stora ytor för nya spårvagnshallar i centrala lägen. Syftet med de alternativa lägena är således att få frågan om funktionen av en spårvagnshall genomlyst i programsamrådet innan vägval om slutlig markanvändning görs vid godkännandet av programmet. Åtgärder för buller från vagnhallen gentemot befintliga bostäder kommer krävas oavsett framtida läge och omfattning. Avgörande för åtgärdernas omfattning är vilket tidsperspektiv som nuvarande etablering ska ta sikte på.

TEKNISKA FRÅGOR

ARKEOLOGI

Inom programområdet finns en äldre stenåldersbosättning. Arkeologisk utredning (2015) visar att här också finns rester från ett härläger kopplat till Elfsborgs fästning i närområdet. Det åligger de markägare vars fastigheter ligger inom det arkeologiskt intressanta området att göra de arkeologiska utredningar som erfordras för att säkerställa att en förändrad användning av fastigheterna inte skadar eventuella fornlämningar.

FÖRORENAD MARK

Större delen av programområdet omfattar industrimark eller trafikmark och är i olika grad belastad med markföroreningar från tidigare pågående verksamhet. Det åligger markägarna att sanera marken så att den blir möjlig att använda för förändrade ändamål som t ex bostäder och centrumverksamhet. En utredning har gjorts som visar att stora delar inom ”Fabriksområdet” måste saneras.

LEDNINGAR

Troligtvis kommer inga större ledningar att behöva flyttas med anledning av föreslagen stadsutveckling däremot kan exploateringen föranleda behov av nya ledningar. Utmed Karl-Johansgatan finns en större gasledning som bör ligga kvar i då det är kostsamt att flytta den.

PARKERING

En gemensam parkeringslösning kräver att det finns en aktör som kan hantera p-husen och få ekonomi i det. En möjlig sådan aktör skulle kunna vara parkeringsbolaget men det kan också finnas andra alternativ. För att säkerställa att frågan inte ska fastna i ett senare skede bör en plats, aktör och genomförandemodell för en gemensam p-lösning tas fram innan detaljplanearbete påbörjas.

FASTIGHETSBILDNING

Eftersom ambitionen är att skapa stad med olika funktioner i en mix, antingen på varandra eller bredvid varandra så kan olika typer av fastighetsbildning komma att bli aktuellt, dvs både 3-dimensionell fastighetsbildning och vanlig.

Kommunens lokalbehov av t ex förskola och idrottshall kan komma att lösas som en 3D-fastighet eller genom att det tillskapas hyresbostäder där hyresförvaltaren hyr ut lokalerna till den offentliga verksamheten.

För att säkerställa att frågan inte ska fastna i ett senare skede bör en inriktning ha valts innan detaljplanearbetet startar.

UTBYGGNAD AV BLANDSTAD PÅ KVARTERSMARK

Kommunal mark - Mål med utvecklingen

Det kommunala markägandet är ett strategiskt verktyg för att stödja och styra samhällsutvecklingen och möjliggöra den utveckling som önskas eller det finns behov av avseende bostäder, verksamheter, kommunal service mm. Fastighetsnämnden ska inom sitt verksamhetsområde följa utvecklingen och ta de initiativ som behövs vad avser mark-, bostads- och näringslivsfrågor. Det innebär att nämnden i den mån det inte ankommer på annan, ska ansvara för på kommunen vilande uppgifter när det gäller bostadsförsörjning och kommunens mark- och exploateringsverksamhet. Målsättningen med stadsutvecklingen inom det här programområdet är att tillskapa en stor andel bostäder samt skapa förutsättningar för en blandad stadsbebyggelse med bl a förskoleverksamhet och idrottsändamål. De sistnämnda är kommunala behov som finns i stadsdelen och som delvis är oberoende av ovan nämnda bostadsutvecklingsmål.

Anvisning av mark

Som kommunal markägare bygger fastighetskontoret inte själv ut det som planeras utan istället anvisas marken vid lämpligt tillfälle. En markanvisning innebär en rätt för en intressent att under en viss tid och på vissa givna villkor, få förhandla med staden om förutsättningarna för genomförande av ny bebyggelse inom ett visst markområde som staden äger. Inom aktuellt planprogram kommer den kommunala marken att markanvisas i ett senare skede av planprocessen och då utifrån kommunens markanvisningspolicy, som omfattar både bostäder och verksamhetslokaler. När det är aktuellt kommer det att annonseras på stadens webbplats, goteborg.se och alla intressenter kan då ansöka om markanvisning.

Den stadsutveckling som föreslås inom det här programområdet kommer att resultera i flera markanvisningar och de projektspecifika kraven kan komma att skilja sig åt för respektive anvisning. Det kan handla om att det i något fall t ex ställs krav på att byggherren ska upplåta specialbostäder för olika kategorier samt lokaler för barn- och äldreomsorg. En grundläggande strävan med markanvisning är att främja mångfald i boendet. Det innebär att det ska finnas en stor variation när det gäller upplåtelseformer, hustyper, lägenhetsstorlekar och prisbilder inom staden som helhet men även inom olika stadsdelar och områden.

Stadsdelen Majorna-Linné har ca 60 % hyreslägenheter, 38% bostadsrätter och ca 2 % småhus med äganderätt. Går man ner i skala och tittar på de delområden som ligger i direkt närhet till det här programområdet, Kungsladugård och Sanna, så blir fördelningen en annan. I dessa områden är ca 77% av lägenhetsbeståndet upplåtet som hyresrätt och endast 17 % som bostadsrätt. Utifrån statistiken är det därav troligt att det tillskott om ca 1000 bostäder som det här programmet kan innebära kommer att bidra med en övervägande andel bostadsrätter och äganderätter. En viss andel hyresrätter är dock viktigt för att skapa förutsättningar för en blandad befolkningssammansättning och ett socialt blandat boende lokalt på den här platsen. En stor del av hyresbeståndet i närområdet består också av äldre bebyggelse utan hiss.

En annan strävan med markanvisning är att främja goda konkurrensförhållanden. Det skapar förutsättningar för variationsrika bostäder och verksamhetslokaler till rimliga kostnader. En mångfald av byggherrar, både stora och små, ska ges möjlighet att etablera sig och staden ska sträva efter att få in flera intressenter i samma område.

Avgörande för vem som är lämplig hänger samman med blandstadsutvecklingen, platsens fysiska förutsättningar och var lokaler kan integreras i bebyggelsen, t ex lokaler för förskoleändamål eller idrottshall. Nya aktörer som t ex byggemaskiner kan vara mindre lämpliga för att även ombesörja lokaler. Eventuellt detaljplanerarbete kommer att ge tydligare förutsättningar för de olika delarna men det är viktigt att se konkurrensperspektivet som ett innehållsmässigt krav i en så här pass stor stadsutveckling.

Ansvariga för utbyggnad av kommunal service och allmän plats-mark

UTBYGGNAD	ANSVARIG	INVESTERINGSPLAN	KOMMENTAR
ALLMÄN PLATS	Fastighetskontoret (samordnar och skriver exploateringsavtal med berörda fastighetsägare)		Kommunala gator och allmänna platser som är avsedda att tillgodose ett visst områdes behov ska bekostas av ägarna till fastigheterna inom området.
ÖVERGRIPANDE ANLÄGGNINGAR	Trafikkontoret	-	Övergripande anläggningar finansieras gemensamt av skattekollektivet. Finansiering och prioritering görs av respektive nämnd.
	Park- och natur	-	
FÖRSKOLA	Lokalsekretariatet	-	
IDROTTHALL	Idrott och förening	Ja	
KOLLEKTIVTR.	Västtrafik	-	
VAGNHALL	Västtrafik	-	Vagnhallen förvaltas idag av Göteborgs spårvägar även om den formellt ägs av fastighetskontoret. Skulle Västtrafik på sikt vilja flytta funktionen från området ligger förvaltningen och byggnadens framtid åter på fastighetskontoret.

KONSEKVENSER

BARNKONSEKVENSER

Platser för barns aktiviteter ökar genom utveckling av bostadsmiljöerna, parken och idrottshallen. Förslaget innebär förbättrade möjligheter för barn att röra sig i området och att ta sig säkert till sina målpunkter.

Ny bebyggelse innebär biltrafik i miljöer där barn rör sig men gatornas utformning ska vara anpassad till barns och oskyddade trafikanters perspektiv. Kollektivtrafiken nås på ett säkrare sätt.

Den bilfria parken bibehålls som en trygg plats för de mindre barnens lek.

Variationen i byggda miljöer, med viss blandning av nytt och gammalt, underlättar identifikation och orientering i närområdet.

Sanering av förorenad mark gör miljön bättre för barn och säkrare för alla som leker, odlar eller på annat sätt kommer i närkontakt med jorden i det framtida exploateringsområdet.

SOCIALA KONSEKVENSER

Sammanhållen stad

Förslaget syftar till att minska barriärverkan av de stora trafikytorna och av de stora industriella miljöerna inom programområdet. Förslaget är ett första led att överbrygga barriärerna och ska inte motverka en långsiktig förändring av Oscarsleden till en mer integrerad stadsgata. Bättre kopplingar och säkrare gång- och cykelvägar minskar barriärverkan och gör programområdet mer nåbart för fler människor från olika delar av staden, vilket är positivt ur social synvinkel.

Samspel

Förslaget innebär utveckling av allmänna platser, av både gator, stråk, torg och park. Förslaget bedöms ge stärkta förutsättningar för samspel och möten i vardagen.

Vardagsliv

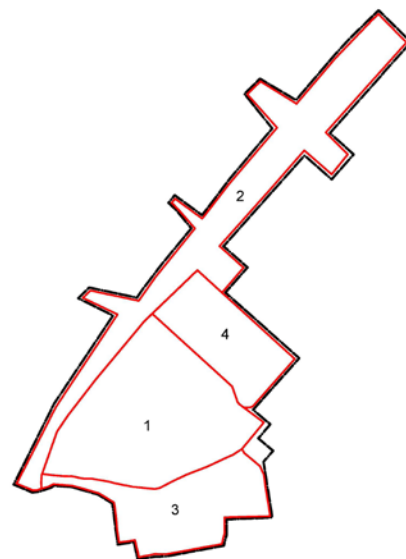
Samhällets service

Förslaget innebär mer utrymme för service, såväl handel och kontor som samhällsservice som idrottshall och förskolor.

Verksamheter och arbetsplatser

Inom programområdet sker en förskjutning av arbetstillfällena från tillverkningsindustrin till tjänstesektorn. Antalet arbetsplatser inom området bedöms minska totalt sett även om nya verksamheter flyttar in i området.

Större handelstabling kan riskera att slå ut en del av de mindre handlarna i området. Samtidigt innebär en lokal, större butik ett bättre utbud för boende. Olika handelsutbud kan också komplettera varandra.



- 1. Fabriksområdet
- 2. Stadsgatan
- 3. Parken
- 4. Vagnhallen

Vardagsliv

Bild: Erik Hadin, arkitektur åk 2



Bostäder

Förslaget innebär ett betydande tillskott av bostäder vilket förändrar områdets karaktär på ett avgörande sätt. Bostäderna ställer också krav på ökad bostadsnära service som förskolor.

Parken

Förslaget innebär att fler människor kommer att nyttja San-naparken, vilket ytterligare ökar parkens betydelse ur social synvinkel. Att aktivera parken mer är en viktig del i att skapa gemensamma ytor i staden för människor från befintliga och nya bostäder och gärna locka besökare från andra håll. Det är avgörande för att bevara och utveckla den goda grannskapskänsla som finns i stadsdelen idag och för att öka integrationen.

Identitet

Identiteten i Majorna som ”det goda grannskapet” kräver omsorg om de sociala miljöer som främjar möten, samtal och samvaro. Förslaget innebär förändringar i en större skala. Det kan påverka balansen i den sociala sammansättningen, vilket kan upplevas både positivt och negativt. För att bibehålla det goda grannskapet är mötesplatser och plats för samvaro viktigt, både inom allmän plats och inne i kvarteren.

Programmets avsikt är att bevara sammanhang, funktioner och vissa platser och byggnader för att områdets historia ska fortsätta vara läsbar. De kan bidra till historisk förståelse och identitet.

KONSEKVENSER FÖR TRAFIKEN

Förslaget syftar till att stärka områdets sociala och fysiska integration i omgivande områden och förbättra orienteringen i området. Trafiken kommer delvis att styras till stråk som har

historisk bakgrund. De trafikerade stråken har en viktig funktion genom att knyta ihop Majorna/Kungsladugård med Klippan. De stärker därmed de historiska kopplingarna mellan dessa stadsdelar, som utvecklats tillsammans och som idag skiljs av en barriär i form av Oscarsleden.

Förslaget innebär att tillgängligheten ökar medan framkomligheten kan begränsas något för att uppnå en tryggare och säkrare trafikmiljö för alla trafikanter. De sociala vinsterna i ett integrerat gatunät är överordnade.

Förbättrade stråk under Oscarsleden utförs med fokus på de oskyddade trafikanterna. De ska uppleva passagerna som tydliga och trygga. Väl gestaltade passager skulle minska ledens barriärverkan.

Markarbeten kommer att påverka framkomlighet på gatorna under byggtid och vid marksanering och ledningsarbeten.

Förslagets prioritering av gröna gatumiljöer påverkar trafikmiljön och trafikföringen på ett positivt sätt.

KONSEKVENSER FÖR NATURMILJÖ OCH REKREATION

Ytor för natur och rekreation påverkas delvis genom förslaget. De allmänna ytorna för natur och rekreation bevaras till största del, men gränserna mellan parkyta och kvartersmark kan komma att förändras något. Innehållet i de gröna ytorna föreslås utvecklas, t ex i Sannaparken, för att locka till lek och rörelse. Stråk för gång och cykel utvecklas så att förslaget förbättrar möjligheten att nå grön- och rekreationsmiljöer samt älven.

Utveckling av en mer blandad stadsbebyggelse ger större inslag av gröna miljöer än idag, i gaturum och bostadsgårdar. Det är positivt bland annat ur ett ekosystemtjänst-perspektiv.

KONSEKVENSER FÖR KULTURMILJÖ

Förslaget innebär att en del av dagens befintliga kulturmiljöer, byggnader och historiska sammanhang, påverkas. Den stora förändringen är att karaktären av industriområde försvinner. Industrimiljön som kulturmiljö kommer endast att avläsas i vissa delar.

På stadsdelsskalan har industrierna här bidragit till blandstaden genom att stå för arbetsplatser i närheten av bostäderna. Industrin föreslås ersättas med blandstad i kvartersskalan, med mindre arbetsplatser inom kultur- och tjänstesektorn.

Den föreslagna utbyggnaden är tänkt att ske inom redan ianspråktagen mark, där konflikterna med arkeologin bedöms vara mindre. Det är troligt att vidare arkeologisk utredning kommer att behöva ske inom området. Arkeologiska lämningar kan beröras vid sanering av förorenad mark och vid grundläggning av byggnader. Förslaget till genomgående stråk innebär att tidigare brutna kopplingar mellan Kungsladugård och Klippan återupprättas, trots den barriär som Oscarsleden innebär. Det ger möjlighet att läsa platsens historia och historiska samband på ett tydligare sätt.

*Trafikmiljö vid vagnhallen.
foto: Anna Arvidsson / Hanna Eliasson,
mastersprogrammet Chalmers arkitektur
2014*



KONSEKVENSER FÖR HÄLSA OCH SÄKERHET

Förslaget innebär förändringar av trafikmängderna och trafikens fördelning inom området. Från dagens industritrafik till ett integrerat gatunät i en blandad stadsbebyggelse. Den tunga trafiken minskar. Samtidigt ökar antalet människor som rör sig i gatumiljön. Utformning av gaturum för ökad trygghet och minskad barriärverkan innebär tryggare trafikmiljö, särskilt för oskyddade trafikanter.

Förslaget innebär att bostäder kommer att placeras i avstegslägen för buller. Programmet visar hur mindre bullerkänsliga verksamheter kan placeras så att bullerstörningarna minskas för både nya och befintliga bostäder.

Etablering av bebyggelse i riskutsatta lägen bidrar till förbättrad situation för boende och verksamma i befintliga bostäder och lokaler. Den ökade risken i byggnaderna nära riskkällan styr möjlig användning och utformning av byggnaden.

De befintliga byggnaderna utmed Karl Johansgatan föreslås ligga kvar och kompletteras med nya lokaler framför allt för handel, kontor och verksamheter. Nybyggnation för bostäder inom Fabriksområdet därför får ett mer skyddat läge avseende buller och luftföroreningar. Undantaget är befintligt bostadshus, byggnaden Karl Johansgatan 101-105, som avses ligga kvar trots sitt riskutsatta läge.

Sanering av förorenad mark innebär förbättringar avseende hälsa och säkerhet.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Ambitionen med föreslagen utbyggnad är att utvecklingen inom det här området ska ge ett positivt netto till kommunen då staden är en stor markägare inom området och betalningsviljan för marken bedöms som hög. Avgörande för om det blir så hänger samman med vilken nivå de arkeologiska utredningarna landar på, hur höga marksaneringskostnaderna blir och hur höga gatukostnaderna blir. Andra potentiella utgiftsposter som kan spela roll är hur parkeringsfrågan hanteras samt om vagnhallens funktion kommer att flytta eller vara kvar. Skulle funktionen flytta och kommunen står med en tom vagnhall som den vill bevara kan kostnaderna för detta bli omfattande.

Att skapa en attraktiv och bra stadsmiljö är avgörande för att få en betalningsvilja för marken. För kommunens del kan utgifterna för att bygga ut gator och allmän platsmark komma i ett tidigare skede än intäkterna beroende på upplåtelseform. Bostadsrätter och äganderätt ger direkt intäkter vid markförsäljning och täcker då vanligtvis gatukostnader medan en tomträttsupplåtelse fastighet för hyresändamål ger intäkter över tid. Andra saker som påverkar de ekonomiska konsekvenserna är vilken exploateringsgrad som anses lämplig och hur kommunala behov säkerställs inom området, om de kan integreras med övrig bebyggelse eller måste ligga enskilt.

Åtgärder som ligger utanför det stora stadsomvandlingsområdet kan behövas för att slitaget kommer att öka på t ex allmänna platser eller för att tryggheten behöver förbättras i stråk till knutpunkter som t ex hållplatslägen. Dessa åtgärder kan vara kostnadsdrivande och finansieras inte självklart av den tillkommande exploateringen.

En bedömning av de ekonomiska konsekvenserna i det här tidiga skedet är att det trots några osäkra utgiftsposter finns förutsättningar för att skapa en stadsutveckling som ger ett positivt netto till kommunen förutsatt att den exploatering om ca 1000 bostäder som bedöms som möjlig kommer till stånd.

MILJÖMÅL

Miljömålsbeskrivningen utgår från miljömålen för Göteborg. Bland miljömålen har tre mål inte bedömts ha relevans för programmet för Fixfabriksområdet mm, nämligen nr 6 levande sjöar och vattendrag, 8 hav i balans och 9 ett rikt odlingslandskap och myllrande våtmarker. De miljömål som har betydelse för programmet behandlas nedan.

1 begränsad klimatpåverkan

Delmålet Utsläpp av koldioxid påverkas positivt eftersom området ligger inom ÖP:s mellanstad och har god kollektivtrafik.

2 frisk luft

Programmet innehåller inte några verksamheter med utsläpp till luft. Förslaget leder till minskat transportbehov och bilen blir

inte det primära transportmedlet. Detta innebär positiv inverkan på målet. Förslaget innebär inte att MKN överskrids, även om MKN för luft överskrids i en del av programområdet genom dagens trafikflöden.

3 bara naturlig försurning

Programmet innehåller inte några verksamheter med utsläpp till luft. Förslaget leder till minskat transportbehov och bilen blir inte det primära transportmedlet. Detta innebär positiv inverkan på målet.

4 giftfri miljö

För delmålet förorenade områden har programmet positiv effekt på målet, genom att förorenade områden kommer att saneras till följd av den nya markanvändningen.

5 ingen övergödning

Delmålet utsläpp av kvävedioxider till luft påverkas positivt eftersom området ligger i ÖP:s mellanstaden och har god kollektivtrafik.

7 grundvatten av god kvalitet

Påverkan på miljömålet är osäker. I programmet konstateras att det finns risk för påverkan på grundvattennivåerna, om vattenförande lager i marken påverkas. Detta ska utredas i kommande detaljplan.

10 levande skogar

Delmålet hög tillgänglighet är relevant även om programmet inte berör skogsområden av större storlek. Programmet föreslår bättre tillgänglighet till de större grönområden i urbana miljöer som finns kring programområdet, vilket innebär positiv påverkan på målet.

11 god bebyggd miljö

Programmet har bäring på delmålet attraktiv bebyggelsestruktur. Påverkan är positiv eftersom det tillskapas mötesplatser och andra mervärden som skapar en god bebyggelsestruktur med blandning av bostäder, verksamheter, service och grönytor.

Föreslagen bebyggelse innebär bostäder i avstegslägen för buller, alltså med högre bullernivåer än riktvärdena, vilket är negativt. Samtidigt är det en följd av en i övrigt positiv lokalisering.

UNDERLAG

KOMMUNALA STYRDOKUMENT

ÖVERSIKTSPLAN

Översiktsplanens områdesvisa inriktningar visar att programområdet ingår i mellanstaden, där stadsbebyggelsen ska kompletteras och blandas ytterligare.

Användning av mark- och vattenområden (karta 1)

Enligt översiktsplanen utgör Fixfabriken, vagnhallen och bussdepån (i programmet angett som Fabriksområdet och vagnhallen) verksamhetsområde där störande verksamheter får förekomma. Området ingår i befintliga bebyggelseområden.

I programområdets närhet är Röda sten och Sjöbergen utpekade som områden med särskilt stora värden för friluftsliv.

Regler och rekommendationer (karta 2)

Översiktsplanen anger att Älvsborgsbron och Oscarsleden är transportleder för farligt gods och de omges av en skydds- och bedömningszon (R 15).

I programområdets närhet ingår Röda sten och Sjöbergen i områden med särskilt stora värden för naturvård, friluftsliv, landskapsbild och/eller kulturlandskap och/eller yrkesfiske (R12)

Längs älven, utanför programområdet, finns risk för översvämning och höga vattenstånd (R19)

Riksintressen enligt miljöbalken kapitel 3 och 4 (karta 3)

Riksintressen för kulturmiljövård finns i

Klippan: Bebyggelsen visar viktiga skeden i göteborgsområdets utveckling från medeltiden. Bl. a. Ostindiska kompaniets och Carnegiebrukets byggnader.

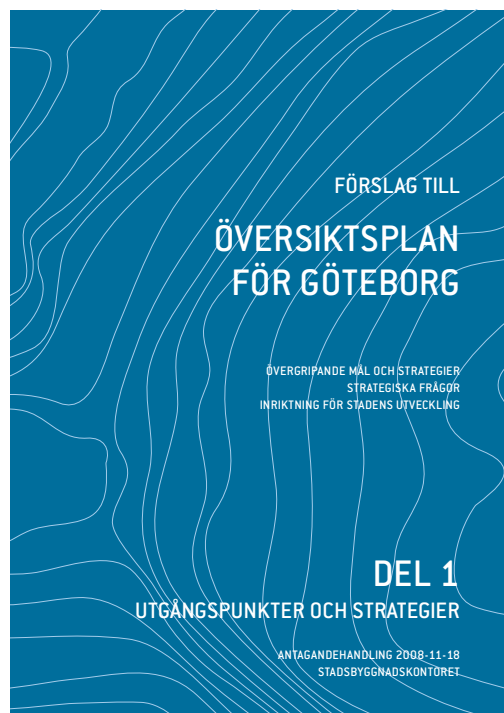
Kungsladugård: Tidstypiska landshövdingehus- och lamellhusområden från 1910-20 resp. 1930-tal. Två skolbyggnader och ett kolonistugeområde ingår.

Oscarsleden utgör riksintresse för kommunikationer (väg) och sjöfarten på Göta älv utgör också riksintresse för kommunikationer (sjöfart, hamn)

Programområdet berörs av en naturgasledning som är av riksintresse för energidistribution.

Programmet innebär avvikelse från översiktsplanen

Förslaget innebär avvikelse från översiktsplanen i och med att ett område angivet som industrimark planeras för blandad stadsbebyggelse med stort inslag av bostäder. Avvikelsen kan motiveras av att läget i staden och att övriga styrdokument, som Utbyggnadsplaneringen, anger området som en del i den utvidgade innerstaden. Beteckningen industri avspeglade den faktiska användningen av området då översiktsplanen togs fram. Nu flyttar de aktuella industrierna därifrån och ger utrymme för att resonera på ett annat sätt om platsens strategiska betydelse i staden.



BUDGET 2015, MÅL OCH INRIKTNINGSDOKUMENT

Budget för 2015 styr kommunens planering. Byggnadsnämnden har prioriterat tre mål ur Kommunfullmäktiges budget för 2015:

1. Bostadsbristen ska byggas bort och bostadsbehoven tillgodoses bättre.
2. Göteborgssamhället ska minska sin klimatpåverkan för att bli hållbar stad med globalt och lokalt rättvisa utsläpp.
3. Trafiksystemets negativa påverkan på miljön, klimatet och hälsan ska minska.

Mål och inriktning för 2015 är vägledande tillsammans med gällande budget. Mål och inriktning trycker särskilt på behovet av att komma till rätta med bostadsbristen i staden och att verka för en hållbar, jämställd och modern stadsplanering. Det överordnade målet är att bygga staden tät, grön och blandad. Inriktningen för stadens byggande är slutna kvarter med hög exploateringsgrad och bottenvåningar som kan användas för lokaler.

STRATEGI FÖR UTBYGGNADSPLANERING

Utbyggnadsplaneringen ska visa var i Göteborg det finns särskild potential att bygga staden tätare. Befolkningen i Göteborg växer stadigt, år 2035 beräknas staden ha cirka 150 000 fler invånare.

Området kring Fixfabriken ingår i mellanstaden. I Utbyggnadsplaneringen markeras områdets betydelse genom att det ingår i de prioriterade utvecklingsområdena. Där ligger fokus på att dra nytta av det som finns:

- utnyttja gjorda investeringar
- stärka, komplettera och vidareutveckla den sammanhållna bebyggelsestrukturen
- använda befintlig infrastruktur effektivare för att minska trafikens klimatpåverkan
- samordna lokalisering av nya bostäder, arbetsplatser och service med utbyggna och försrärkning av kollektivtrafiken
- behålla och förstärka sammanhängande gångstråk kemllan områden funktioner och bebyggelse.

Majorna och Kungsladugård definieras också som möjliga utvidgningen av innerstaden. vilket innebär att det är områden som till innehåll, struktur och utformning påminner om innerstaden.

GRÖNSTRATEGI FÖR EN TÄT OCH GRÖN STAD

Grönstrategin visar hur Göteborg kan förbli och ytterligare utvecklas till en stad med stora gröna kvaliteter, såväl ur ett socialt som ur ett ekologiskt perspektiv, samtidigt som vi bygger staden tätare.

Grönstrategins mål och strategier är

- en grön stad för göteborgare och besökare, där rimligt avstånd till gröna miljöer och tydliga entréer ingår.
- en grön stad med ett rikt växt- och djurliv, där ekosystemens tjänster tas tillvara
- en grön stad med tydlig karaktär och stor variation bland stadens parker och naturområden.

Programmet för Fixfabriksområdet mm har särskilt fokus på grönplanens frågor genom att Sannaparken ingår i programområdet. Utveckling av parken och hur man möter parken från olika håll är viktiga frågor. I planeringen bevakas hur Sannaparken bättre kan uppfylla kriterierna för en stadsdelspark.

TRAFIKSTRATEGI FÖR EN NÄRA STORSTAD 2035

Trafikstrategi för en nära storstad visar hur staden vill utveckla trafiksystemet så att vi kan hantera kraftigt ökade resande- och godsvolymer på ett hållbart sätt. Strategin ska bidra till utvecklingen av en attraktiv stadsmiljö, ett lättillgängligt regioncentrum och ett starkt logistikcentrum.

I förslaget vill staden att göteborgarna ska kunna och vilja använda gång-, cykel- och kollektivtrafik i första hand för att förflytta sig i staden.

Trafikstrategin fokuserar på tre områden, där rätt inriktning på planering och investeringar har störst betydelse, för att Göteborg ska nå uppsatta mål för livskvalitet, konkurrenskraft och hållbar utveckling. Områdena är:

- Resor – hur vi skapar ett lättillgängligt regioncentrum där det är lätt att nå viktiga platser och funktioner oavsett färdmedel och förutsättningar.
- Stadsrum – hur vi bidrar till mer attraktiva stadsmiljöer där människor vill bo, arbeta, handla, studera och mötas.
- Godstransporter – hur vi bidrar till att befästa Göteborg som nordens logistikcentrum där både befintliga och nya branscher kan utvecklas och skapa arbetstillfällen, utan att det inkräktar på livskvalitet, hållbarhet och tillgänglighet.

Inom programmet är trafikstrategin särskilt tillämpbar när det gäller att skapa attraktiva stadsrum och främja hållbart resande.

GÖTEBORGS STADS MILJÖPROGRAM

Miljöprogrammet innehåller en handlingsplan med åtgärder för att nå Göteborgs miljökvalitetsmål.

PARKERINGSPOLICY OCH VÄGLEDNING TILL PARKERINGSTAL

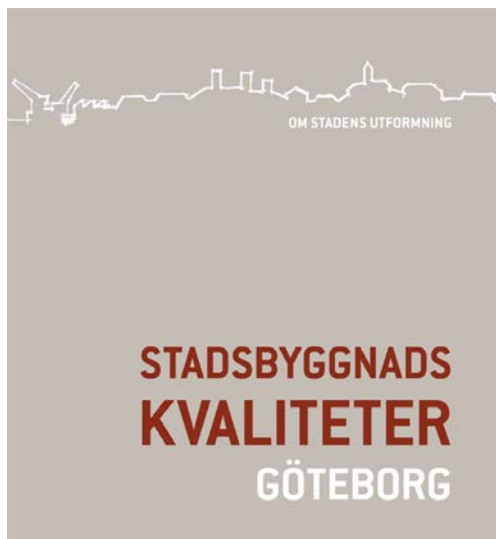
Parkeringspolicyn har som målsättning att staden ska vara tillgänglig för alla. Parkeringspolicyn ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafik eller cykel framför bilen. Det innebär att ny bebyggelse måste utformas och lokaliseras så att behovet av bilen minskar.





PARKERINGSPOLICY FÖR GÖTEBORGS STAD

April 2009



För tillämpning av parkeringspolicyns inriktning i planeringen finns "Vägledning till parkeringstal" från 2011. Enligt indelningen i vägledningen ligger Fixfabriksområdet i planeringszonen "övriga Göteborg" inte långt utanför gränsen för "centrala Göteborg". Tillgänglighet med kollektivtrafik ligger inom zonen "ganska god" för planering med bostäder och verksamheter. Förtätning i detta område av staden har förutsättningar att minska bilresandet jämfört med om man bygger i perifera lägen.

Förutsättningen att programområdet pekas ut som "utvidgade innerstaden" i Strategi för utbyggnadsplanering påverkar tolkningen av vägledningen i programmet.

Det finns även ett politiskt uppdrag (i Mål och inriktning 2015) att se över "Vägledning till parkeringstal" vilket kan påverka fortsatt planering.

STADSBYGGNADSKVALITETER GÖTEBORG - OM STADENS UTFORMNING

Stadsbyggnadskvaliteter visar byggnadsnämndens och stadsbyggnadskontorets syn på hur Göteborgs stadsmiljö bör utformas. Där anges bland annat följande:

- Stadsplanera utifrån speciella karaktärer i Göteborgs olika stadsdelar.
- Ta vara på de historiska spåren från stadens olika epoker.
- Planera och bygg utifrån Göteborgs naturförutsättningar.
- Visa respekt för kulturhistoriskt intressanta byggnader och stadsmönster.
- Skapa nya mötesplatser och förstärk befintliga.
- De offentliga rummen ska utformas så att de upplevs trygga, vackra och trivsamma.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR MAJORNA

Det har inkommit många förfrågningar om kompletteringsbebyggelse i Majorna och stadsbyggnadskontoret har arbetat med detta i ett samlat grepp.

De övergripande kriterierna har varit vägledande för utvärderingen av möjlig kompletteringsbebyggelse. Stadsbyggnadskontoret har bedömt följande faktorer som mest betydelsefulla:

- Redan ianspråktaga ytor, det vill säga parkeringsplatser, bebyggda fastigheter eller övergivna områden ska i första hand användas för kompletteringsbebyggelse. Park- och naturmark, som har betydelse för de boende i Majorna, ska i första hand bibehållas, i andra hand ersättas.
- Ny bebyggelse ska lokaliseras så att den blir tillgänglig. Möjligheterna att använda kollektivtrafiken ska vara goda. Gång- och cykelvägar till centrala platser i stadsdelen ska i huvudsak uppfylla tillgänglighetskraven enligt Boverkets riktlinjer.
- Stadsbilden i Majorna är känslig med älvstranden, den befint-

liga kvartersstaden och de markerade bergspartierna. Den kännetecknas av en måttlig bebyggelseskala med horisontella taklinjer och några enstaka tornbyggnader.

- Det är väsentligt att utveckla blandstaden. Kompletteringsbebyggelsen bör därför innehålla lokaler åtminstone i bottenvåningarna mot gaturummet.

GÄLLANDE PLANER OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

För området gäller detaljplaner som sträcker sig över ett sekel.

- 652 från 1917 gäller för vagnhallen, GS-hallen och största delen av bussgaraget och anger att industriella anläggningar får uppföras. Bostäder endast för bevakning av industrin.
- 899 från 1924 omfattar bostadsbyggnaderna längs Ostindiegatan och Älvsborgsgatan, som flankerar vagnhallen. 1228 från 1928 innebar en revidering av denna plan.
- 1236 från 1926 gäller för spårvagnshållplatsen Vagnhallen Majorna. Byggnaden (tegel, vid tunneln) är utbyggd efter denna plan.
- 2552 från 1944 omfattar Fixfabriken, sytrådsfabriken och del av bussgaraget, vilka samtliga har beteckningen industri. Befintligt bostadshus i sytrådsfabrikens kvarter ligger i denna plan inom industriområde. Det är enligt denna plan som Bruksgatan fått sin nuvarande sträckning genom området.
- 3112 från 1965 omfattar hela trafikområdet för Oscarsleden och Älvsborgsbrons fäste och trafikplats. Den anger trafikområde för hela sträckan norr om Karl Johansgatan, fram till Oscarsleden. Inom trafikområdet fanns sedan tidigare bostadshuset (tegel vid korsningen) och bostäderna vid Kustgatan. I övrigt finns där bensinstationer och trafikområden.
- 3382 från 1973 omfattar byggnaden söder om Sytrådsfabriken, utmed Karl Johansgatan, och anger handel och småindustri utmed Karl Johansgatan och biluppställning inåt området.
- 4162 från 1994 omfattar Systembolaget/parkeringshuset vid Karl Johansgatan, med användningen handel och parkering.

I närområdet finns även en pågående detaljplan, 5167, som omfattar bostäder vid Majstångsgatan. Planen är för närvarande överklagad till Mark- och miljödomstolen.

FORSKNINGS- OCH UTBILDNINGSPROJEKT

En inriktning i programarbetet har varit att vara öppen för intryck och kunskap från olika håll. Därför har det varit mycket positivt att programmet fått vara studieobjekt i olika utbildningar och forskningsprojekt. Sammantaget har programområdet fått ett hundratal människor att engagera sig i tankar om områdets förutsättningar och föreslå olika sätt att se på dess framtid. Det har gett mycket intressanta samtal och inspel till själva programmets utformning – i frågor om vad som är viktigt, om tidsperspektiv och alternativstudier, och i det fina att se många nya möjligheter i ett befintligt område.

Chalmers arkitektur, stadsbyggnadskurs åk 2

Under våren 2013 var Fixfabriksområdet studieområde för andraårsstudenterna på Chalmers arkitektur i kursen Stadsrum och planering. Sammanlagt ca 70 studenter arbetade här med inventering, analys och individuella förslag för en ny byggd struktur i området. Flera intressanta kopplingar, sammanhang och kritiska punkter kom fram i studenternas arbeten.

Chalmers arkitektur, masterskurs

Under våren 2014 var programområdet studieområde för mastersstudenter i kursen ”Ark347 Architectural Heritage and Urban Transformation - with Regard to Climate Change”. Studenterna arbetade framför allt med enskilda byggnader och tog fram förslag för framtida användning, restaurering och ombyggnader. Studieobjekten var Vagnhallen och GS-hallen.

Balance 4 P (people, planet, profit and processes).

Balance 4P är ett forskningsprojekt om hållbar planering med markfrågor i fokus. Projektets deltagare är Chalmers i Göteborg (markmiljö och arkitektur), Tekniska universitet i Delft (Nederländerna) och forskningsorganisationen Deltares i Belgien. I varje land har man arbetat med ett studieområde och programområdet för Fixfabriksområdet mm har varit det svenska studieområdet.

Två huvuddelar av projektet har gett intryck till programarbetet

- Ett femtontal studenter från Nederländerna och Sverige genomförde en tvådagarsworkshop i området, som resulterat i förslag för framtida markanvändning över tid, utifrån olika marksaneringsalternativ.
- I en tvärvetenskaplig grupp har olika intressekonflikter och synergieffekter lyfts fram inom området, med fokus på markförhållandena. Olika teoretiska förslag har tagit fram och utvärderats ifrån olika hållbarhetsmodeller, för att utvärdera deras användbarhet i tidiga skeden i en planeringsprocess.

Forskningsprojektets rapport tas fram under våren 2015.

BILAGOR

Utredningar

Kulturmiljöutredning, Melica på uppdrag av Stadsbyggnadskontoret

Arkeologi, Göteborgs stadsmuseum (pågående vår 2015)

Sammanställning av riskanalyser, underlag för programarbetet, Stadsbyggnadskontoret i samverkan med Räddningstjänsten Storgöteborg

PM förorenad mark, Fastighetskontoret

Behovsbedömning för program för Fixfabriksområdet med mera, SBK

Lokalutredningar

- WSP (beställd av FK)
- NAI Svefa (beställd av MP)

Medborgardialog

Kunskapsinhämtning har skett under programarbetet genom arbete av Stadsbyggnadskontoret (SBK), Stadsdelsförvaltningen (SDF) och Majornas Projektutveckling (MPU).

Former för informationsinhämtningen har varit

- stadsvandring med workshop kring karta (SBK)
- platsintervjuer (SBK)
- fokusgrupper (Radar arkitektur, planering och landskap på uppdrag av MPU, observation från SBK)
- utställning på Majornas bibliotek (MPU/SDF/SBK)
- workshop med niondeklass på Sannaskolan (Radar arkitektur, planering och landskap på uppdrag MPU, deltagande från SDF och SBK)

Forsknings- och utbildningsprojekt

Studentarbeten 2 kurser, Chalmers arkitektur

Forskningsprojekt Balance 4P - dokumentation av projektet (pågående vår 2015) samt studenstworkshops våren 2014 och studentarbeten inom kursen Aqua Terra Design vid TU Delft

Material framtaget av Majornas projektutveckling som diskussionsunderlag

- Typologier, What! arkitekter
- Hållbarhetsanalys av typologierna, ÅF

