



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2017-06-21

Diarienummer SBK: 0402/13

Handläggare Per Osvalds

031-368 18 51

per.osvalds@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 6466/12

Handläggare Stefan Unger

031-368 10 65

stefan.unger@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan m.fl.

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt 2015-06-17 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 24 juni – 1 september 2015.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret, Älvrummet och på stadsdelsbiblioteket i Linnéstaden under tiden 24 juni – 1 september 2015. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Allvarligaste invändningarna bland inkomna synpunkter gäller framför allt föreslagen trafiklösning i området, behov av nya utredningar samt komplettering av befintliga utredningar, Kommersens framtid samt att Göteborgs Stad behöver ha en enhetlig och långsiktig syn på kajstråket. Inkomna yttranden berör i stora delar liknande frågor. Sådana frågor tas därför upp och kommenteras samlat under följande teman.

Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning är framtagen vilken behandlar följande frågor:

- Riksintressen (kulturmiljö och kommunikation)
- Kulturmiljö
- Buller och vibrationer

- Luftkvalitet
- Vatten och Miljökvalitetsnormer

MKBn konstaterar att funktionen för riksintressen för kommunikation kan bibehållas. Ett omfattande arbete har genomförts i samband med framtagandet av detaljplanen för att säkra att byggnationen inte påverkar riksintresset för Göteborgs hamn och farleden i Göta Älv.

En särskild antikvarisk konsekvensbedömning har upprättats för planförslaget vilken visar att konsekvenserna för kulturmiljön är mycket stora. Påverkan är framför allt visuell och beror på planförslagets höga byggnadshöjder samt täthet. Utifrån den antikvariska konsekvensbedömningen arbetar staden med att säkerställa en del av de åtgärder som föreslås.

Detaljplanen får, bland annat på grund av bullersituationen, svårt att uppnå målet att hälften av planens BTA ska innehålla bostäder. Förslaget innebär att ca 43% av BTA:n möjliggör bostadsbebyggelse.

Planområdet utsätts idag för höga halter av luftföroreningar från främst trafiken. Slutsatsen av de simuleringar som genomförts är att miljökvalitetsnormerna uppnås om en del eller hela haltbidraget från Götatunneln leds via ventilationstorn.

Förutsatt att föreslagna dagvattenåtgärder redovisade i dagvattenutredningen införs i planområdet bedöms statusen för MKN-vatten för recipienten Göta älv inte försämrats.

Trafiklösningarna

Trafikförslaget vid Järnvågsmotet föreslås utgå från dagens signalreglerade korsning, till skillnad från samrådsförslaget och trimmas för att prioritera kollektivtrafiken mer i linje med stadens planer för kollektivtrafik 2035. Trafiklösningen utgår att behålla framkomligheten ut ur tunneln, för tunnelsäkerheten får köer inte bildas ner på ramperna.

En genomförandestudie har genomförts för att se över möjligheten att däcka över ramperna från Järnvågsmotet ner i Götatunneln. Beskedet av genomförandestudien visar att överdäckning är möjlig för den parklösning som föreslås ovan ramperna.

Påfart öster om Amerikahuset tillkommer. Östra Sänkverksgatans koppling på- och av leden stängs. Avfart dedikerad för kollektivtrafik tillkommer vid Järnvågsmotet. Övriga relationer är kvar som idag.

Stena Line och eventuell sänkning av E45/Oscarsleden

En eventuell sänkning eller överdäckning av E45/Oscarsleden är inte möjlig att genomföra i denna detaljplan då det är en fråga som hanteras på ett strategiskt plan tillsammans med Trafikverket då leden klassas som ett riksintresse för kommunikation. En viktig fråga gällande en eventuell överdäckning av leden och områdets framtida utveckling är Stena Lines verksamhet. Stena har ett avtal med Göteborgs hamn vilket sträcker sig fram till 2035 med möjlighet för Göteborgs Stad att säga upp avtalet 2025 om lokaliseringen för verksamheten skulle gå emot stadens mål om inriktning för kajen.

Linbanan

Linbanan medges i granskningshandlingarna på två lägen då det slutgiltiga beslutet för linbanans stationsläge inte är taget. Båda byggrätterna där linbanestationen medges möjliggörs även för kontorslokaler vilket innebär att volymerna i förslaget inte ändras av vilket av lägena stationen hamnar på.

Utredningar

Flera utredningar och fördjupade arbeten har genomförts sedan samrådet, bland annat har följande handlingar tagits fram:

- Barnkonsekvensanalys
- Bullerutredning, komplettering och revidering
- Dagvattenutredning, komplettering och revidering
- Hållbarhetsprogram
- Luftmiljöutredning, komplettering och revidering
- Marinarkeologisk utredning
- Markmiljöutredningar
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning för vattenverksamheten
- Komfortanalys
- Teknisk beskrivning för vattenverksamheten
- Vibrationsutredningar

Utredningarna är del av planhandlingarna och finns sammanfattade i planbeskrivningen. Till samrådshandlingarna fanns två geotekniska PM framtagna, ett av dessa kom inte med i utskicket, det är nu del av granskningshandlingarna (Golden Associates, 2015-05-27)

Kommersen

Ett flertal synpunkter har kommit in från privatpersoner, förvaltningar och Länsstyrelsen vilka tar upp Kommersens betydelse som en identitetsskapande målpunkt, både själva verksamheten och byggnaden i sig. Byggnaden är den äldsta inom planområdet och har en historia tillbaka till trävaruindustrin som skett vid Masthuggskajen. Byggnaden har ett tveklöst kulturhistoriskt värde som minne och ensam exponent från den tid då trävaruindustrin präglade hamnområdet i Norra Masthugget. Kommersens verksamhet har med sin låga tröskel socialt och ur tillgänglighetssynpunkt också värde som alternativ ekonomi. Tekniskt är dock byggnaden i mycket dåligt skick varför bedömningen är att den inte kan bevaras då en renovering skulle medföra att så gott som alla byggnadsdelar skulle behöva bytas ut. Älvstranden har för avsikt att genomföra platsskapande aktiviteter intill Kommersens fastighet i syfte att säkerställa ett bevarande och en utveckling av den typ av verksamhet som finns där idag. En utökad yta norr om den befintliga byggnaden skapas för att möjliggöra en utökning av marknadsaktivitet och andra aktiviteter. Befintlig byggnad kommer stå kvar så länge det är möjligt med avseende på byggnadens skick.

Upplåtelseformer och markanvisning

Staden har satt ett högt mål för antalet nya bostäder och en hög andel nya hyresrätter i planområdet för att uppnå stadens vision om nya bostäder och blandstad. Tekniskt har planområdet många utmaningar, bland annat skall en ny halvö byggas, kajerna behöver rustas upp och skydd mot höga vattenflöden skall säkras mot Göta Älv. De tekniska lösningarna är kostsamma och för att skapa den önskade blandstaden, vilken innebär en blandning av kontor, verksamheter och bostäder så krävs att en stor andel kontorsplatser och bostadsrätter byggs då dessa är ekonomiskt mer lönsamma än hyresrätter. Vid en jämförelse av motsvarande områden ligger andelen hyresrätter och bostäder högt. Halften av alla bostäder skall vara hyresrätter.

Ett konsortie har bildats för arbete med detaljplanen. Första markanvisningen för området kommer att ske inom konsortiet. En senare markanvisning avseende de fastigheter

som det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling råder över (ca 30 000 kvm BTA) kommer att ske.

Byggnadshöjder, utformning och offentliga ytor

Flera synpunkter har inkommit om att byggnadshöjderna är för höga och att de går mot den småskalighet som Göteborg har.

En stad är under ständig utveckling där olika aspekter ständigt vägs mot varandra i stadsbyggnadsprojekt. Utan exploatering i det aktuella området förloras möjligheten till nya bostäder och verksamheter i en mycket attraktiv del av staden till förmån för ödsliga parkeringsytor, vilket går emot fortsatt utveckling av staden och stadens uppsatta strategiska mål. Området ligger i centrala staden som i översiktsplanen är utpekad som en av fem strategiska knutpunkter i staden. Planområdet är placerat nära god kollektivtrafik och i anslutning till väl utvecklad service. Staden bedömer att en utveckling av bostäder och verksamheter i området bidrar till en hållbar utveckling och att goda möjligheter finns att kunna ta sig till och från området som gående, cyklande och kollektivtrafikresenär. Västlänkens nya station i Haga förbättrar tillgängligheten till området för många i stora delar av Göteborgsregionen och den nya linbanan kommer ytterligare förbättra tillgängligheten inom de centrala delarna. Området kring Järntorget bedöms som ett strategiskt bra läge för både en hållbar och en attraktiv utveckling.

En viktig tanke med planförslaget är att lägga lägre hushöjder mot älven och bygga högre längre in, framförallt närmre Järntorget, för att inte skapa upplevelsen av en vägg mot älven. Att exploateringen är högre i anslutning till Järntorget jämfört med de västra delarna av planen beror på Järntorget goda kollektivtrafikförbindelser och att de västra delarna i strukturen tydligare knyter an till omgivande lägre kvartersstruktur. Exploateringen har ökat sedan samrådet, bland annat på grund av att förslaget innebär en kostsam byggnation och för att kunna öka antalet bostäder. I och med framförallt höga bullernivåer är flera lägen i planområdet inte lämpliga för bostäder.

Flera ändringar har skett av strukturen sedan samrådsförslaget. Bland annat har parkeringshusen i väster har slagits ihop till ett större för att inte bygga för möjligheterna i framtiden att förlänga Masthuggstorget ned mot älven. Två bostadskvarter läng med Första långgatan föreslås som slutna kvarter till skillnad från en öppnare struktur i tidigare förslag. Byggrätten mellan Lagerhuset och den östra parken har också tagits bort för att möjliggöra större parkyta, utbredningen av parken i samrådsförslaget visade sig svår att genomföra i och med ramperna till Götatunneln.

Flera synpunkter angående utformningslösningar av kvarter och offentliga ytor har inkommit. Sedan samrådet har ett kvalitetsprogram tagits fram vilket redovisar gestaltungsprinciper för området. Kvalitetsprogrammet ger en inriktning för utformning ner på kvartersnivå, med referensbilder och bakomliggande resonemang för vald utformning. Exempel på princip som har arbetats med för denna detaljplan är att bottenvåningarna skall vara markerade på kvarteren för att få ner skalan på byggnaderna och för att få en brytning i fasader som annars kan bli storskaliga från markplan.

Även principer för grönytor/parker presenteras i kvalitetsprogrammet. En viktig del i planarbetet är att skapa/identifiera offentliga mötesplatser som inte har ett kommersiellt fokus. I planarbetet är stråk identifierade med olika inriktningar. Ett av stråken är det gröna stråket vilket innefattar Masthamnsgatan och parken i den östra delen. Här är fokus på grönska samt ett lugnare tempo som skapar möjligheter för möten och spontana aktiviteter. Ett pågående arbete sker mellan SBK, TK, Park och Naturförvaltningen och Älvstranden för att dessa ytor skulle kunna utvecklas till så gröna som möjligt.

Planprocess

Kontoret har bedömt att frågor som uppkommit i samband med samrådet är tillräckligt utredda och med gjorda ändringar kan planen skickas ut på granskning.

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

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

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetskontoret är positiv till den föreslagna detaljplanen. Detaljplaneförslaget främjar både det bostadspolitiska målet att möjliggöra fler bostäder i centrala lägen och skapar förutsättningar för utbyggnad av stadsdelen som kan ge ett rikt stadsliv.

Ett hållplatsläge för färjorna föreslås vid den nya halvön i älven, det är viktigt att området får behålla en hållplats för färjor. En linbanestation i föreslaget läge kommer förbättra kollektivtrafiken och därmed områdets attraktivitet. I och med att frågan om linbana inte är fullt utredd så är det viktigt att planutformningen görs på ett sätt som inte låser markanvändningen för aktuellt kvarter om det inte anläggs någon linbana.

Götatunnelns konstruktion ska vara tillgänglig för visst underhåll ovanifrån vilket begränsar hur området ovanpå tunneltaket kan nyttjas. Fastighetskontoret bedömer att förslaget med en park ovan Götatunneln är ett bra sätt att nyttja området.

Planen ska verka för samnyttjande av parkering i så stor utsträckning som möjligt och de föreslagna större gemensamma p-anläggningar skapar förutsättningar för det. Frågan om finansiering och vem som skall vara huvudman för parkeringarna måste lösas.

Trafikförslaget behöver utredas mer. Innan detaljplanen går ut på granskning är det viktigt att tunga genomförandefrågor som trafik, parkering, skydd mot högt vatten och ledningsflytt utreds tillräckligt mycket vad gäller ansvar, finansiering och genomförbarhet.

Skyddsbestämmelser/rivningsförbud, är aktuellt för fyra fastigheter, Frilagerhuset, Folkets Hus (två fastigheter) och före detta yrkesskolorna vid 1:a Långgatan. Bestämmelserna kan medföra en skyldighet för kommunen att ersätta fastighetsägaren eller till och med lösa in fastigheten. I dagsläget görs bedömningen att det inte är aktuellt med vare sig ersättning eller inlösen. Kommunen behöver i vilket fall träffa avtal med fastighetsägarna angående avstående av ersättningskrav/inlösen till följd av skyddsbestämmelserna innan detaljplanen antas.

Planförslagets ekonomi behöver utredas ytterligare under det kommande planarbetet.

Kommentar:

SBK noterar. I granskningshandlingarna medges två lägen för linbana, planbestämmelserna medger även annan verksamhet än linbana om denna inte skulle anläggas.

Frågor gällande genomförande, trafik och parkering har arbetats vidare med sedan samrådsskedet.

2. Göteborgs Energi AB

Göteborgs Energi Nät AB äger många anläggningar inom området för detaljplanen. Detaljplanen kommer att innebära att många av de befintliga anläggningarna måste flyttas till nya lägen eller rivas. Detaljplanen kommer också att innebära att flera ledningar och transformatorstationer måste byggas om samt ett nytt ledningsnät och nya transformatorstationer måste också byggas till. Det är mycket viktigt att det kommande planarbetet tar hänsyn till Göteborgs Energi Nät AB:s behov av utrymme för elledningsstråk för

både befintliga och tillkommande elledningar samt plats för befintliga och nya transformatorstationer. För både de befintliga och de tillkommande transformatorstationer behöver E-områden reserveras inom planområdet. För befintliga och nya elanläggningar inom kvarteretsmark skall ledningsrätt upplåtas.

Göteborgs Energis fjärrvärmefördelning: Den bullerutredning som gjorts ger en missvisande beskrivning av bullerbidraget från Rosenlundsverket. Enligt utredningen bedöms inte bostäderna uppleva någon bullerstörning från anläggningen. Detta är troligen en korrekt bedömning då området är väldigt utsatt av buller från trafik. Dock hänvisas till Naturvårdsverkets nya riktvärden för industri- och verksamhetsbuller vilka inte är tillämpbara i detta fall. Rosenlundsverket har ett specifikt bullervillkor för anläggningen, meddelad i Miljödomstolen 2012-04-03. Med tanke på att de tillåtna bulleremissionerna från anläggningen är högre än de generella riktvärdena behöver hänsyn till detta göras vid planering av bostäder. Göteborgs Energi har hittills gjort åtgärder på hetvattenpannorna för att uppfylla bullervillkoret till nuvarande bebyggelse. Ännu har inga åtgärder på ångpannorna vidtagits, eftersom de inte varit i drift sedan 2011. Ångpannorna omfattas dock av anläggningens miljö tillstånd, och vid eventuellt beslut att starta upp dem bedöms åtgärder för att reducera buller bli betydligt mer omfattande på grund av den tänkta planen än vid nuvarande utformning av området. Vem som ska finansiera eventuell merkostnad för bullerreducerande åtgärder på grund av den aktuella planen bör tas upp till diskussion.

I riskutredningen har Rosenlundsverket kommenterats och ett skyddsavstånd från anläggningen föreslagits till 40 meter från verksamhetens fasadgräns. Utredningen föreslår vidare att svårutrymd verksamhet som förskolor, vårdinrättningar, hotell och restauranger med mera bör undvikas i de kvarter som placeras närmast Rosenlundsverket. I det föreslagna skyddsavståndet ingår inte tilläggsplatsen för oljeleveranser till anläggningen.

Oljeleveranser till anläggningen sker med båt några gånger per år. Den kommande tilläggsplatsen för oljebåt är enligt detaljplan för Skeppsbron planerad att anläggas vid piren "Skeppsbropiren", mitt emot den planerade utbyggda kajen. Enligt plankartan planeras bostäder längst ut på kajen. Idag eldas naturgas och eldningsolja Eo5 i anläggningen. Med hänvisning vad som sades redan i arbete med detaljplanen för Skeppsbron och den riskutredning som då gjordes, att det i en framtid kan finnas behov av bränslebyte i anläggningen. Denna information är fortfarande aktuell. Bland annat på grund av skarpare utsläppskrav från EU, kan ett eventuellt framtida byte, till eldningsolja Eo1 som klassas som brandfarlig vara. Den planerade tilläggsplatsen måste även kunna uppfylla tillämpliga hamnskyddsbestämmelser. Planen bör anpassas utifrån detta, ett lämpligt skyddsavstånd till tilläggsplatsen för båt bör inkluderas.

Ångpannor: Inom Rosenlundsverket finns två ångpannor som sedan några år inte är i drift. De ingår dock fortfarande i anläggningens miljö tillstånd och kan därför inte helt räknas ut. Ur både bullersynpunkt och risksynpunkt bör påpekas att skyddsavståndet på 40 meter är väl kort vid drift av ångpannorna. Ångpannornas, samt tillhörande turbiners, placering inom anläggningen är närmast det tänkta planområdet. I riskutredningen anges ett skyddsavstånd på 150 meter, vid drift av ångpannor och turbiner. Det nämns i utredningen att eventuella riskreducerande åtgärder behöver övervägas vid ett beslut om att åter starta ångpannorna. Vem som ska finansiera de eventuella åtgärder som krävs för att reducera risker från drift av ångpannor och turbiner på grund av den aktuella planen bör tas upp till diskussion.

Vi har noterat i planhandlingen att det finns planer på en del höga hus i planområdets östra del. Eftersom dessa byggnader planeras bli högre än Rosenlundsverkets huskroppar, kommer utsikten österut från dessa hus till viss del utgöras av Rosenlundsverkets

tak, med dess rökgaskanaler och övrig processrelaterad utrustning. Anläggningen har även två skorstenar. Den lägre av dessa är 73 meter och leder bort rökgaser från ångpannorna. Ångpannorna är sedan några år inte i drift, men de ingår fortfarande i anläggningens miljötillstånd. Den högre skorstenen är 98 meter hög och leder bort rökgaser från hetvattenpannorna. Hetvattenpannorna används vid kall väderlek eller vid problem med fjärrvärmeleveranser från någon annan anläggning. Det tänkta 27-våningshuset bedöms, även utan att veta den tänkta byggnadshöjden, bara bli några meter lägre än den högsta skorstenen. Vi saknar ett resonemang i planbeskrivningen om hänsyn tagits till dessa förhållanden; att ett antal tänkta byggnader får utsikt ner mot Rosenlundsverket, samt att de både är högre än samt näst intill lika höga, som anläggningens skorstenar. Den avskärmning av buller som gjorts på anläggningen är t ex anpassad utifrån dagens omgivande bebyggelse och inte för dessa höga hus.

Kommentar:

Marken söder om Pusterviksbron vilken låg på kvartersmark i samrådet är nu allmän plats – ”Torg”. U-område behövs alltså inte för fjärrvärmekammaren vilken är placerad här. Efter revideringar av förslaget finns därför inte detta u-område kvar i planen.

Avstämning har skett med Göteborgs Energi angående rökgaserna. Dessa handlar om utsläpp från förbränning av oljeeldning, utsläppen ligger inom lagstadgade nivåer och anläggningens miljötillstånd. En spridningsberäkning har genomförts för att kontrollera rökgasplym och utsläpp i förhållande till planerade byggnader. Beräkningen redovisas i luftutredningen vilken är en del av granskningshandlingarna.

Sweco har sammanställt dokumentet "Teknisk Beskrivning, Järnvägen För prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap Miljöbalken" vilken behandlar frågorna om förslagets påverkan på sjöfarten. Dokumentet är del av granskningshandlingarna.

Älvstranden Utveckling har utrett riskerna med oljelossning och det är inte klassat som brandfarlig verksamhet. Lossningsplatsen har dock flyttats också för att minska riskerna på älven mm. Utredningen finns med i granskningshandlingarna.

En bullerutredning för Rosenlundsverket gjordes i planen för Bostäder vid Brogatan (Röda Bryggan). Inga bostäder föreslås i planhandlingarna i de områden som ligger inom riskzonen för höga bullernivåer från Rosenlundsverket.

3. Göteborgs Hamn

Hamnverksamheten vid Masthuggskajen utgör del av riksintresset Göteborgs hamn. Även E45 som tillfartsväg till Masthuggskajen ingår i riksintresset.

För tillfället pågår det en utredning om var Stena Lines Danmarkstrafik ska placeras efter 2019. Utredningen gör Göteborgs Hamn AB (Hamnbolaget) tillsammans med Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Trafikkontoret och Stena Line. Att bedriva hamnverksamhet vid Masthuggskajen även efter 2019 är ett av alternativen som utreds. Utredningen beräknas vara klar under året. Hamnbolaget tolkar det dock som att Stadsbyggnadskontoret inte räknar med att Stena Line finns kvar vid Masthuggskajen efter 2019. Så länge det inte finns några beslut på att hamnverksamheten ska avvecklas på Masthuggskajen behöver planhandlingar och utredningar kopplade till planarbetet ha fokus både på lång och kort sikt.

Hamnbolaget anser att riksintresset Göteborgs hamn kommer att påverkas av föreslagen exploatering och att det i planbeskrivningen måste framgå hur riksintresset påverkas. Det är viktigt att hänsyn tas till det buller, ljus och utsläpp som generas från hamnverksamheten samt att fartygen på ett säkert sätt ska kunna ta sig till och från hamnterminalen. Det är viktigt att bullerfrågor kopplade till så väl hamnterminalen som till E45 utreds. Underlaget till detaljplanen behöver därför redogöra för om det föreligger någon

konflikt med Danmarksterminalens nuvarande läge och den föreslagna exploateringen. Delutredningar i underlaget såsom bullerutredning, luftutredning, trafikutredning och hållbarhetskONSEKVENSER behöver därför kompletteras som beaktar en framtida samexistens med Danmarksterminalen.

Hamnbolaget bedömer att med nuvarande utformning av utbygganden i älven är det stor risk att riksintresset för Göteborgs hamn kommer att påverkas negativt då det sannolikt blir svårt att på ett säkert och miljöriktigt sätt kunna utnyttja befintlig kajplats öster om terminalbyggnaden. Dessutom finns det risker med föreslagen placering för terminal för Älvsnabben/-are då den ligger precis intill befintliga kajplatser 24-25 vid Masthuggskajen. Det måste därför göras en fartygssimulering för att se inom vilka delar av planområdet i Göta älv som går att bebygga och var hållplatsen för Älvsnabben/-are kan lokaliseras.

Den föreslagna placeringen för tankfartyg, vid "Skeppsbropiren", som levererar olja till Rosenlundsverket tillkom under arbetet med detaljplanen för Skeppsbron. I det skedet fanns inga planer på den utfyllnad i Göta älv som nu föreslås i rubricerad detaljplan. Förutsättningarna har således förändrats och Hamnbolaget anser, med den nu föreslagna detaljplanen för Järnvågen, att denna placering är direkt olämplig för oljeleveranser med tankfartyg. Hamnbolaget ser att alternativa lösningar för oljeleveranser till Rosenlundsverket behöver tas fram i det fortsatta arbetet med detaljplanen och tillstånd för vattenverksamhet.

Det är viktigt med bra framkomlighet till och från ovanstående hamnar så väl under byggskede som driftskede.

Kommentar:

Sweco har sammanställt dokumentet "Teknisk Beskrivning, Järnvågen För prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap Miljöbalken" vilken behandlar frågorna om förslaget påverkan på sjöfarten och riksintresset. Planbeskrivningen har kompletterats med text om hur planen förhåller sig till riksintresset.

Hänsyn har tagits till Göteborgs Hamns kommentarer. Fartygssimulering har genomförts vilken och förslaget redovisar nu ett nytt läge på både hållplats för Älvtrafiken samt läge för oljelossningsplatsen.

Angående områdets fortsatta samexistens med Stena Line, se i sammanfattningen.

4. Hyresgästföreningen

Anser att andelen planerade hyresrätter ska vara högre än 50 % då fördelningen i primärområdena Masthugget och Olivedal mellan hyresrätt och bostadsrätt är klart ojämn (65 % bostadsrätt och 35 % hyresrätt).

Föreningen vill lyfta fram vikten av att kommunen släpper in många aktörer i det aktuella detaljplaneområdet för att bidra till innovation och i slutänden lägga hyresnivåer för de boende.

Föreningen anser även att det aktuella området är lämpligt för hyreshus med tillfälliga bygglov, eftersom området kommer att utvecklas under relativt lång tid framöver och vi befinner oss i en situation av akut bostadsbrist.

Kommentar:

Staden har satt ett högt mål för antalet nya bostäder och en hög andel nya hyresrätter i planområdet för att uppnå stadens vision om nya bostäder och blandstad. Ekonomiskt är det mer lönsamt att bygga kontor i planområdets läge och vid en jämförelse av motsvarande områden är andelen hyresrätter och bostäder höga. Staden mål är att skapa en blandstad med både verksamheter och bostäder. Tekniskt har planrådet många utma-

ningar, bland annat skall en ny halvö byggas, kajerna rustas upp och skydd mot höga vattenflöden skall säkras mot Göta Älv. Stora delar av planområdet lämpar sig inte för bostäder på grund av buller och luftföroreningar. Tillfälliga bygglov skulle troligtvis påverka tidplanen för utbyggnaden av området enligt detaljplanens intentioner. Diskussion pågår om möjligheten och eventuell lokalisering för tillfälliga bygglov.

Marktilldelning är inte genomförd men kommer i första hand att ske inom befintligt konsortie. Älvstranden Utveckling har ca 30 000 kvm BTA som kommer att fördelas till lokala, mindre aktörer.

5. Kretslopp och vatten

Det är av allra största vikt att det blir fastighetsnära sortering av alla fraktioner i hela området. Enligt skriften "Miljöanpassat byggande" ett absolut krav på möjlighet till sortering. Detta går att ordna på olika sätt, exempelvis i miljörum i husen, miljöhus eller underjordsbehållare på gårdar, fastighetsägaren väljer system. Sorteringen skall vara nära och enkel. Vissa kvarter ser ut att vara svåra att nå från alla sidor och det blir då viktigt att placera avfallsutrymme mot gata där angöring är möjlig. Avstånd mellan avfallsutrymme och angöringsyta för sopbil får inte vara större än 25 meter vid hämtning av kärl, maximalt 10 meter bör eftersträvas. Vid tömning av underjordsbehållare krävs 10 meters fri höjd och det får vara max 5 meter från kranbil till underjordsbehållare. För kvarteren längs med E45/Oscarsleden blir det viktigt att inte placera avfallsutrymmen åt norr för att kunna hämta avfall.

Fastighetsägarna behöver fundera på hur grovsopshanteringen ska lösas.

Vid förskolor, skolor och BmSS är det särskilt viktigt med en säker angöring utan backning eller backvändning. Restauranger behöver ha en fettavskiljare vilken töms med slambil, maximal slanglängd är 20 meter.

Bärighetsklassen på gångfartsgator behöver vara minst klass 2. Vägar ska vara minst 5,5 meter breda om körning i båda riktningarna förekommer. Om parkering tillåts måste vägen vara bredare. Om vägen är mötesfri och det inte finns parkerade fordon ska vägen vara minst 3,5 meter. Om 3D-fastigheter bildas behöver det säkerställas att fastigheter ovan markplan har möjlighet till utrymmen för sin avfallshantering.

Ledningsutbyggnad: Kostnaden för utbyggnad av allmän VA inom området uppskattas grovt till cirka 7-10 miljoner kronor, beroende på teknisk lösning.

Dricksvatten: Kapaciteten för dricksvatten bedöms vara tillräcklig för tilltänkt bebyggelse. Behöver någon eller några fastigheter anslutas med sprinkler kommer ledningsnätet behöva dimensioneras upp. Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån + 50 m. I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren.

Spillvatten: Då planområdet ramar in av två stora spillvattenstråk, ett norr om planområdet och ett söder om planområdet, föreslås att anslutningspunkter för spillvatten anpassas till dessa. Enligt modellberäkningar kommer de befintliga spillvattenstråken att ha tillräcklig kapacitet för att hantera det extra spillvatten som uppkommer.

Dagvatten: Någon omfattande nyläggning ses inget behov av, men åtgärder i befintligt nät eller utbyggnad på vissa sträckor kommer att behövas. Vid byggnation av linbanan måste placering av stöd bli på så sätt att dess grundläggning inte påverkar kulverten för den gamla Linnébäcken vilken går genom områdets östra del, ett avstånd om minst 5 meter från kulvertens yttersida behövs hållas fritt för möjliggöra framtida arbeten på kulverten.

Dag- och dräneringsvatten skall i första hand tas om hand lokalt inom kvartersmark genom infiltration eller i andra hand fördröjas och vid behov avledas till allmän dagvattenledning. Stora grönytor möjliggör för infiltration av dagvattnet. Fördröjning av dagvatten minskar risken för översvämningar och förbättra kvaliteten på dagvattnet. Materialval skall väljas med omsorg, till exempel skall oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Ledningsflyttar: Kostnader för ledningsflytt skall inte belasta VA-kollektivet.

- Eftersom Emigrantvägen föreslås i ett nytt nordligare läge måste alla ledningar även flyttas till det nya läget. Total kostnad för denna ledningsflytt beräknas grovt till ca 10 -12 Mkr.
- I det sydvästra hörnet av planområdet ligger idag en avloppsledning som sneddar över en parkeringsplats mellan Första Långgatan och Oskarsgatan. Denna behöver flyttas till en kostnad av cirka 10-12 miljoner kronor.
- Jämte ledningen ligger en vattenledning som viker av in på Hälsingegatan. Total kostnad för denna ledningsflytt beräknas grovt till ca 3 Mkr.

Klimatanpassning: Dagvattenutredningen nämner i en mening risker för marköversvämningar vid kraftiga regn eller hög havsnivå. I Planbeskrivningen står följande " Angivna nivåer i planen utgör även riktlinjer för att säkra funktioner vid översvämning orsakad av kraftig nederbörd. Utgångspunkten är att dessa nivåer ska gälla för att säkra nämnda funktioner vid ett 100- årsregn år 2100 det vill säga 60-100 millimeter på två timmar." Det är viktigt det i detta arbete också finns en helhetssyn på ett större område och att även översvämningsflöden som uppkommer utanför planområdet tas i beaktande. Att höja marknivån längs älven skapar ett instängt område bakom vilket kan leda till omfattande översvämningar om ett kraftigt regn över Linnestaden eller Masthugget orsakar markavrinning ner mot och igenom planområdet. Det är av största vikt att dessa flöden beskrivs och tas om hand på så sätt att skadorna kan minimeras. I områdets södra del gjordes i samband med Götatunneln en del åtgärder för att möjliggöra att ytvatten vid skyfall kan leta sig ut förbi E45 och ner i Göta älv genom att göra släpp i betongbarriären samt ett stort dagvattengaller intill Stenabron.

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

Trädplantering: Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på 4 meter mellan trädets rothals och ytterkant ledning skall hållas. Avsteg från grundregeln kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från Kretslopp och vatten som då kan komma att ställa krav på att skyddsåtgärder, exempelvis rotspärrar skall utföras. Vid avsteg från grundregeln skall avtal tecknas som anger att Kretslopp och vatten ej svarar för eventuella skador på träd eller ledningar, till exempel vid rotinträngning eller schaktarbeten.

Berganläggning: Planområdet ligger i närheten av en berganläggning. Eventuell sprängning skall utföras så att skador ej uppkommer på berganläggning och i berganläggningens installationer.

Övrig ekonomi: Anläggningsavgifterna för vatten och avlopp har grovt beräknats till 8 miljoner kronor enligt VA taxa för år 2015. Kostnadstäckning för VA-kollektivet vid genomförande av detaljplanen blir enligt ovan 80 % -120 %.

Kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med resonemang om avfallshantering för den nya bebyggelsen. Det slutgiltiga läget för avfallsrum blir i bygglovsskedet.

Linbanan möjliggörs i två lägen. För det östra läget kan kulverten för Linnébäcken komma att påverkas. Kontakt har tagits med Kretslopp och vatten för att se över hur detta läge för linbanetornet kan komma att påverka kulverten och vilka åtgärder som kommer att behövas.

Dagvattenutredningen för planen har kompletterats och hanterar även skyfall. Göteborgs Stad arbetar med att ta fram en strukturplan för bland annat skyfallshanteringen av avrinningsområdet (Linnéstaden) i stort

Förslag till var träd kommer kunna placeras är på väg att tas fram, hänsyn kommer att tas till befintliga och nya ledningar.

6. Kulturnämnden

Förvaltningen ställer sig positiv till att bygga staden mot vattnet och att minska barriäreffekterna i området. Förvaltningen är också mycket positiv till den öppenhet i planprocessen som visats i samband med de undersökningar som gjorts kring loppmarknaden Kommersen.

Övergripande: I planbeskrivningen står att syftet med planen är att ge området en stark egen karaktär. Förvaltningen menar att området redan har en stark karaktär av sociala och kreativa verksamheter. Denna karaktär bör värnas och arbetas vidare med i utvecklingen av området.

Dokumentet ”Dialogprocess” är en god redovisning av de dialoger som genomförts men det ersätter inte SKA/BKA av själva förslaget. Kulturförvaltningen menar att remissen bör kompletteras med socialkonsekvensanalys och barnkonsekvensanalys.

Arkeologi: Vid arkeologiska undersökningar inför Götatunneln påträffades välbevarade lämningar efter Järnvågspiren och delar av Västra piren och Pustervikspiren. Bland annat så dokumenterades Järnvågspiren i form av 2,5 meter tjocka gråstensmurar vilande på pålar och rustbäddar. Inom stora delar av det aktuella detaljplaneområdet kan dylika lämningar förväntas. Länsstyrelsen beslutar om arkeologiska utgrävningar vilka bekostas av exploitören.

Riksintresset ”Den befästa staden”: Det behöver göras fler studier av hur man behåller den visuella kontakten mellan bastionen, Carolus Undecimus Rex, och älven. Bebyggelsen norr om Götatunnelns mynning kan behöva få andra dimensioner och/eller omdisponeras inom detaljplaneområdet.

Kommersen bör bevaras: Det är Kulturförvaltningens mening att en rivning av Kommersen motverkar planens egna målsättningar, att skapa ett område med stark karaktär och bidra till stadens sociala integration. Dess roll i det nya sammanhanget blir att vara en tankeväckare som, även rent intuitivt, förmedlar att området varit något annat tidigare. Det enkla och råa kommer att bli en spännande kvalitet i det nya.

Kulturförvaltningen saknar följande rapporter bland handlingarna i plansamrådet: ”Urban cultures: Fallet Kommersen” samt ”Kommersen 2.0, Kulturanalytiskt planeringsunderlag Norra Masthugget”.

I planen föreslås byggnaden att ersättas då den är i dåligt skick. I dagsläget finns inget underlag som styrker eller avstyrker detta påstående. Kulturförvaltningen efterlyser en byggnadsteknisk undersökning där sakkunnig på äldre byggnadstekniker bedömer om-

fattningen på nuvarande byggnads renoveringsbehov. Det borde inte vara orimligt att diskutera en samfinansiering av restaureringen så att den nuvarande verksamheten kan fortgå med oförändrade villkor. Staden som helhet vinner på att ta tillvara de naturliga platserna som motverkar segregation i staden. Undersökningar om hur byggnaden skulle kunna ersättas har inte genomförts.

Masthuggstorget: Förslaget med ett bälte av allmän plats/park i en axel norrut från Masthuggstorget har försvunnit ur nuvarande planförslag, och saknas av Kulturförvaltningen vilka vill att staden behåller visionen om ett framtida stråk mot vattnet. Kopplingen mellan Masthuggstorget och Nya Masthugget är inte tydlig i planen.

Parkytan väster om Kommersen kan bli ett område för verksamheten att utvecklas på, i egenskapen av mötes- och marknadsplats. En möjlighet för tillfälliga evenemang i parkeringshuset kan också stödja en expansion av värdena. Detta förutsätter att parkeringshuset går att nå från ytan vid Kommersen. Utrymmet mellan de två planerade parkeringshusen längst i väster behöver göras till en trygg och vacker passage.

Mångfald i framtida verksamhetsutövning: Kulturförvaltningen vill betona vikten av att det planeras för semiprofessionella lokaler i närheten av Frilagret, för unga kreatörer.

Gestaltning av höghus: Byggnaderna vid Järntorget bör i skala, volymer och utformning anpassas till läget vid stadsrummet. Tillbyggnaden till Folkets Hus måste även visa respekt för den äldre byggnaden.

Konst: Konstprogrammet för Masthuggskajen, maj 2015 skall integreras i kommande gestaltungsprogram för området. Kulturförvaltningen menar att man bör satsa på konst som gestaltar och binder samman kajkanten med livet i staden. Planhandlingen hänvisar till konstprogrammet men det ligger inte med som bilaga eller på annat sätt bilagt remissen. Kulturförvaltningen menar att så borde ha skett.

Byggtiden öppnar möjligheter att arbeta med tillfälliga konstnärliga gestaltningar i miljöer med till exempel olika avspärningar, skyddsstaket, behov av tillfälliga ljussättningar, information med mera.

Namnberedningen: Det är viktigt att Namnberedningen tas med tidigt i planprocessen så att namngivningen av nya platser och gator får en god anpassning till platsen.

Kommentar:

Utifrån den antikvariska konsekvensbedömningen som är framtagen arbetar staden med att säkerställa en del av de åtgärder som föreslås. Flera byggrätter har fått sänkt höjd för att minska påverkan.

Kvalitetsprogrammet, vilken är en del av granskningshandlingarna, redovisar utformnings- och gestaltungsprinciper för byggnaderna i respektive kvarter samt för allmän platsmark. Konstprogrammet har varit en viktig del som är inarbetad i kvalitetsprogrammet.

Efter samrådet så har parkeringshusen norr om Kommersen slagits ihop för att skapa en framtida möjlighet för koppling och förlängning från Masthuggstorget ner mot älven. En torgyta norr om Kommersen som kan vara möjlig för tillfälliga evenemang görs möjlig.

Angående synpunkt om Kommersen, se sammanfattningen.

En övergripande SKA/BKA har genomförts samt en mer genomgående BKA för förslaget. Sammanställning är redovisad i planbeskrivningen. Ett separat dokument för BKA är också del av planhandlingarna.

Den visuella kontakten med älven från och till bastionen är redan nästan obefintlig i dagsläget. I planområdet står idag Lagerhuset vilken tar upp den största sikten mellan älven och bastionen sett över planområdet, se bild nedan. Gällande plan medger en byggnad i området som inte är uppförd. Ett uppförande av den bebyggelsen skulle även den innebära en förändra utsikt från området.



Namnberedningen har blivit informerade om planarbetet och tagit del av illustrationskarta för området.

7. Lokalförvaltningen

Har följande synpunkter: Det är av vikt att behovet av samhällservice tillgodoses avseende boende för både äldre och de som har behov av särskild service, till lika behovet av skola och förskola. Viktigt är att ljudkvalitet, luftkvalitet, närhet till natur och sol-ljusbehov kan tillgodoses där dessa samhällsviktiga funktioner lokaliseras.

Kommentar:

Planområdet är utsatt för både buller och problem med luftkvalitet. Samrådsförslaget innehåller två lägen för förskola. Nuvarande förslag är att endast den västra av dessa är kvar vilken är placerade med största hänsyn till dessa förutsättningar för att få en god kvalitet på denna yta.

8. Miljöförvaltningen

Förvaltningen tycker att planförslaget i stort är bra och att en förtätning av staden är i linje med arbetet med en hållbar stadsutveckling. Ambitionen avseende de målkonflikter som finns mellan förtätningens positiva miljöaspekter och de negativa, som buller och luftföroreningar, är bra. Följande behöver dock beaktas i det fortsatta arbetet:

- Beskrivningen av planförslagets påverkan på miljömålen bör kompletteras med en tydligare beskrivning av de målkonflikter som föreligger och hur avvägningen mellan dem skett.
- En tydlig strategi för E45/Oscarsledens framtid i den framtida staden saknas.
- En fördjupad luftkvalitetsutredning behöver tas fram via en så kallad tredimensionell beräkning.
- Bedömningen av områdets ljudmiljö bör kompletteras med samtliga bullerkällor.
- Buller från Rosenlundsverket och Stenas Danmarksterminal behöver utredas.
- Planens hantering av trafikbuller är relativt bra.
 - För att kunna göra en helhetsbedömning av området krävs dock att bullerutredningen kompletteras även med nivåer i markplan.
 - Bullerdämpande fasader och gröna tak bör användas för att förhindra att buller sprids in i området och ner på innergårdar. Bebyggelsen ut mot E45/Oscarsleden kan ses över och göras mer sluten.

- Hur trafikbullerförordningens riktvärden kan klaras för de höga husen bör utredas vidare.
- Ett förslag bör arbetas fram kring hur kantzonen mot älven kan utformas så att den både blir attraktiv och tillgänglig ur rekreativt hänseende samtidigt som den gynnar stadens biologiska mångfald.
- Det bör vara en uttalad strategi i planen att den grönska som tillförs i form av gårdsmiljöer, parker, förskolegårdar med mera ska utformas på ett sådant sätt att stadens biologiska mångfald gynnas.
- I det fortsatta arbetet bör ett färdigt förslag till dagvattenhantering tas fram.
- Fördjupade undersökningar av förorenad mark och sediment kommer att krävas.

Kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med en sammanfattande del om målkonflikter i planarbetet.

Angående E45/Oscarsledens framtid, se sammanfattningen.

Planområdet utsätts idag för höga halter av luftföroreningar från främst trafiken. En kompletterande luftkvalitetsutredning har genomförts och är del av granskningshandlingarna. Utredningen visar att MKN överskrids i anslutningen till tunnelmynningen och längs Oscarsleden. Utredningen visar på de luftförbättringar som tillskapas om man leder avgaser från tunneln via ett 20 meter högt ventilationstorn. Detaljplanen möjliggör för anordnandet av ett ventilationstorn. En planbestämmelse har införts om att luftintag ska placeras på tak eller översta våningsplan och riktas bort från Oscarsleden.

Bullerutredningen samt planbeskrivningen har reviderats samt kompletterats gällande bullerkällor så som Stena, färjetrafiken och linbanan.

En kompletterande dagvattenutredning har tagits fram och är en del av granskningshandlingarna.

Kvalitetsprogrammet, vilken är en del av granskningshandlingarna, redovisar utformnings- och gestaltungsprinciper för byggnaderna i respektive kvarter samt för allmän platsmark. Kvalitetsprogrammet behandlar också principer för parkområden och grönska i planområdet. Planbeskrivningen har kompletterats med ett mål om grönytefaktor för kvarter.

Fördjupade undersökningar har skett gällande förorenad mark och plankartan har kompletterats med en bestämmelse om att startbesked inte får ges innan markens lämplighet har säkerställts.

9. Park- och naturnämnden

Förvaltningen ser positivt på att stadsbyggnadskontoret i detaljplanen tar ett helhetsgrepp för området, som med sitt centrala läge är mycket viktigt ur stadsbildssynpunkt.

Planförslaget innebär att förvaltningen får ökade driftskostnader för den mark (allmän plats park/natur och trafik) som överförs till park- och naturnämnden. De ekonomiska konsekvenserna bör därför beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet.

Den östra parkytan är placerad ovanpå tunnelmynningen till E45/Oscarsleden. Behov av eventuella konstruktionslösningar för att kunna anlägga parken finns ej med i den beräknade investeringskostnaden.

Beträffande gatorna är det framför allt de nya gaturummen, Masthamnsgatan och gator och platser bakom Folkets hus fram till och med den nya kajen som behöver studeras nog. Uppdraget ska vara att tänka otraditionellt och inte som vanligt dela upp gatan i körytor och trottoarer åtskilda av kantstenar. Utformningen ska ha gångfartskaraktär då

det är viktigt att gatan även fungerar för vistelse, eftersom det finns lite allmänna platser området. Det vore bra om detta kan framgå av plankartan.

Det vore bra om plankartan får en utformning som stämmer överens med illustrationen vad det gäller gränsdragningen mellan Lokalgata och Park på Masthamnsgatan i planens västra del fram till Östra Sänkverksgatan.

Utbredningen av förskolans uteområde är inte tydlig vid en jämförelse mellan plankartan och illustrationen. Parkmarken brukar inte vanligtvis hägnas in, eftersom den ska vara tillgänglig för allmänheten.

Planbeteckningen bör ändras till torg för föreslagna parkytan i planens sydvästra hörn för att kunna möjliggöra verksamheter som till exempel uteserveringar.

På illustrationen syns mindre gröna rum utmed Masthuggsgatan framför de båda norra byggnadskropparna mellan Nordhemsgatan och Värmlandsgatan. Intention med att båda ytorna ska vara gröna bör framgå av plankartan genom planbeteckningen.

Kajkanten har fått planbeteckningen Lokalgata. Planbeteckningen bör ändras till Torg för att stämma med planens intensioner om att dessa ytor ska fungera som vistelseytor för människor och möjliggöra kontakt med vattnet. Detta stämmer dessutom överens med hur den intilliggande Skeppsbron tidigare har planlagts.

Pusterviksplatsen ingår inte i denna detaljplan men bör säkras upp av staden som Allmän plats då närområdet kommer få ökat antal boende och har brist på grönområden.

Beteckningen "lek" finns inte angivet någonstans på plankartan. Fastighetsägaren är enligt PBL skyldig att tillhanda hålla den bostadsnära leken för de minsta barnen. Detta ska framgå av detaljplanen.

Den östra parken som är placerad ovanpå tunnelmynningen till E45/Oscarsleden når besökaren genom ramper. Det är viktigt att dessa utformas på ett bra och tillgängligt sätt.

Kommentar:

Plankartan styr inte användningen *lek*, detta för att inte låsa parkernas långsiktiga användning. I barnkonsekvensanalysen finns redovisat flera förslag till hur ytor kan utformas och planeras för att kunna användas för barn.

Fastighetskontoret har ansökt om planbesked för Pusterviksplatsen, del av fastigheten Pustervik 711:1. Fastighetskontoret vill i detaljplanen pröva möjligheten att bebygga denna strategiska plats med sin omedelbara närhet till station Haga. Fastighetskontorets förfrågan hanteras enligt stadsbyggnadskontorets rutiner för förprovning.

Kvalitetsprogrammet redovisar de principer som gäller för de olika stråken i planområdet, även kajstråket. Beteckningen lokalgata ger en mer flexibel möjlighet både att skapa möjligheter för trafik att komma fram men hindrar inte att även skapa vistelsezoner med t.ex. uteservering etc.

Det är ett pågående arbete mellan TK/PoNF och Älvstranden att utveckla markerade ytor på Masthamnsgatan så gröna som möjligt. Illustrationen är ett exempel på hur platserna skulle kunna se ut. Intensioner med grönytor finns i kvalitetsprogrammet.

Planbeteckningen i planens sydvästra hörn ändras till torg på plankartan.

Ytor för förskolor har arbetas om sedan samrådsförslaget. I Granskningshandlingarna är förskolegårdarna mer tydligt definierade. Förskolegårdarna skall vara öppna och möjligen som parkmark när förskolan är stängd.

Angående illustrationen så har strukturen i kvarteren ändrats sedan samrådet.

Kvalitetsprogrammet redovisar de principer som gäller för de olika stråken i planområdet. Kvalitetsprogrammet anger tex att större delen av Masthamngatan blir ett lugnare stråk där körytan inte skall vara tydligt definierad mellan de olika trafikslagen. För att långsiktigt inte låsa området för framtida möjliga lösningar styr inte plankartan dessa lösningar i detalj.

10. Parkeringsbolaget

Parkeringsnod: Utkastet till pågående arbete med parkeringsstrategi pekar ut Nordstan, Heden nära City och Järntorgsområdet som lämpliga lägen för parkeringsnoder. Förslaget till detaljplan bör därför ompröva utformningen av kvarteren närmast Heurlins plats för att pröva möjligheten för en något större parkeringslösning, som kan betjäna både Järntorgsområdet och den sydvästra delen av City.

Parkeringshus Koffen: I Föreslagen plan anges att byggnaden kan ge plats för cirka 1000 platser, men det skulle innebära en dubbling av anläggningen i höjd, eller utbredning, vilket inte planen medger. Byggnadens konstruktion och trafiklösningen gör det även mycket olämpligt att bygga på fler våningar på anläggningen.

Bolaget välkomnar möjligheten att, i delar av markplanet inrymma annan verksamhet, som kan stödja olika mobilitetslösningar. Trafikföring och begränsad takhöjd gör det svårt att utnyttja hela markplanet till verksamheter.

Nya parkeringshus i väster: De nya parkeringshusen rymmer ca 1000 parkeringsplatser, inte 1 150 som planbeskrivningen anger. Byggrätterna för parkeringshusen ger inte utrymme för byggnader med en trafiklösning som ger tillräcklig kapacitet för ca 1000 platser tillsammans. Illustrationen till planen antyder att parkeringshusens tak skulle kunna användas för lek och idrott. Det är inte sannolikt att en sådan lösning är lämplig med hänsyn till bland annat kostnader och teknik, särskilt inte om husen ska byggas ut och demonteras efter p-behovets förändringar, som planen antyder.

Parkeringstal: Planen förutsätter ett väl fungerande samnyttjande av parkeringsplatser. Detta ställer stora krav på planering av genomförandet över tid. I det avseendet är konsekvenserna av planen svåra att överblicka.

Cykelparkering och mobilitetstjänster: För att nå planens ambition om lågt bilanvändande och ett bekvämt liv utan bil krävs tillgång till andra mobilitetstjänster, så som bilpooler, lastcykelpooler och möjlighet till enkel hemleverans av mat och andra varor. Detta kräver i sin tur utrymme, som inte tydligt är utpekad i planen. Exempelvis kommer troligen ett antal av bilparkeringsplatserna att behöva reserveras för bilpoolbilar, vilket inte finns med i beräkningen av P-talet. Utrymme både i källare och i anslutning till entréer måste reserveras för detta behovet av cykelparkeringar.

Kommentar:

Parkeringsbolaget har medverkat i planarbetet sedan samrådet. I arbetet med hållbarhetscertifiering av den framtida stadsdelen ingick de i arbetsgruppen för mobilitet och transport där en av uppgifterna var att säkerställa att tillräckligt utrymme finns för mobilitetslösningar.

Parkeringsbolaget för i dagsläget diskussion med SBK angående drift och uppförande av vistelseytor och bollplan på taket på det nya parkeringshusets tak. Detaljplanen motsätter sig inte en sådan lösning.

Strukturen och antalet p-platser har ändrats till granskning. Planbeskrivningen har reviderats med antal parkeringar för Koffens samt tillkommande parkeringar.

En dialog har skett mellan TK och Parkeringsbolaget angående cykelparkeringar, cykelparkering föreslås i dagsläget i direkt anslutning till linbanestationen. Fastighetsägarna har krav att lösa p-platser för cyklisterna på kvartersmark.

11. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten saknar riskbedömningar för ny kaj och linbana.

För att säkerställa punkterna nedan ser räddningstjänsten gärna att en punkt "Räddningstjänst" införs i kommande handlingar med följande underrubriker

Insattid för Räddningstjänsten: Insattiden i hela området är normalt under 10 minuter. Det inbegriper även höjdfordon med en vertikal räckvidd om 23 meter.

Tillgänglighet för Räddningstjänsten: Frågan är ej beaktad i planbeskrivningen. Utryckningsfordon skall i en akut situation kunna ställas upp på så vis att avståndet mellan fordon och byggnadens entré inte överstiger 50 meter. Räddningstjänstens förmåga och dimensionering av uppställningsplats för stegbil och bärbar stege finns beskrivet på räddningstjänstens hemsida.

Brandvattenförsörjning: Det finns ett brandpostnät i detaljplaneområdet men det behöver ses över, anpassas och kompletteras med avseende på den nya bebyggelsen och marken. Riktlinjer för ett konventionellt system områdestyp 4.2 finns beskrivet i VAV P83.

Riskhänsyn: Det finns ett flertal riskkällor både inom planområdet och närmare än 150 meter från dess ytterkant. Avståndet 150 meter är angivet av Länsstyrelsen i Västra Götalands län som riskbeaktningsavstånd utmed led för farligt gods. Riskutredningen lämnar ett antal frågor öppna då de ej synes beslutade vid utredningstillfället. Rapporten har även som åtgärdsförslag ett antal ytterligare utredningar av vilka vissa i räddningstjänstens mening borde ingå i underlaget för samrådet.

Kommentar:

Sedan samrådet har flera studier skett gällande kajen gällande stabilitet och påkörningskydd. Skyddet har bedömts tillräckligt bra, i de delar som kommer att utvidgas om eller tillskapas kommer skydd att anordnas.

Riskbedömning för linbanan kommer att genomföras under projekteringsfasen.

Planbeskrivningen har kompletterats med punkterna om räddningstjänsten.

12. Sociala resursförvaltningen

I området finns småverksamheter i lokaler med låga hyror och flera verksamheter som även riktar sig till de ekonomiskt resurssvaga. *Kommersen* är en av dessa verksamheter. I planen föreslås att byggnaden rivs. Risken finns att de som har minst resurser kommer att trängas undan och att en uppgraderad *Kommers* i större utsträckning vänder sig till köpstarkare grupper. Det finns också en risk när det gäller rivning som handlar om att befintliga sociala nätverk bryts och sedan inte kan återskapas i en ny byggnad. Förvaltningen anser att byggnaden skulle kunna stå kvar med varsamt underhåll under tid.

Förvaltningen anser att det är av stor vikt för den sociala hållbarheten att gentrifieringsrisken i stadsdelen undersöks närmare och att planerna i möjligaste mån inriktas på att bibehålla och utveckla de sociala värden som idag finns i området.

Kommentar:

Angående *Kommersen*, läs i sammanfattningen. De verksamheter som finns i kommersen och övriga fastigheter i planområdet ges möjlighet att ligga kvar. Den mark som omvandlas är antingen parkeringsytor eller trafikytor, denna attraktiva mark i centrala staden ser SBK som en nödvändighet att utveckla för att nå målen om en tätare och väx-

ande stad. Den gentrifieringsrisk som eventuellt finns på grund av högre hyror/avgifter på grund av ett mer attraktivt läge, SBK kan inte reglera hyressättningen för befintliga, privata fastigheter.

13. Stadsdelsförvaltningen Centrum

I planbeskrivningen saknas ekonomiska konsekvenser för stadsdelsnämnden centrum.

Detaljplanen är en del av utbyggnaden av den södra älvstranden men saknar genomarbetade resonemang om stadslivet i kopplingarna i öst-västlig riktning ut med älven, fokus ligger över älven och trafikbarriärerna söder om planområdet.

En samlad analys av lokalklimatet med vindstudie och koppling till luftföroreningar, buller och sol samt årstidsvariationer behöver redovisas.

Skeppsbropiren på Skeppsbron är tänkt som en utsiktspunkt och en speciell plats längs kajstråket. Den höga bebyggelsen på Halvön kommer att skymma utsikten ut mot väster och tar bort effekten av utsiktspunkt mot väster.

Förvaltningen ser att en kajkant längs med Rosenlundskanalen skulle kunna bli en attraktiv plats.

Trafik: Det är olyckligt att hållplatserna för de olika kollektivtrafikslagen ligger långt från varande. Snabbcykelbanan som går längs södra älvstranden bör flyttas från promenadstråken så att den går tillsammans med trafikområde för Götatunnelns omledningstrafik.

Barn och folkhälsa: Förskola och skola måste ges tillräckligt utrymme i staden för att möjliggöra goda utemiljöer. Bra skolgårdar och förskolegårdar fungerar som aktivitets och mötesplatser för de kringboende alla dagar i veckan och hela året. När dessa platser finns på tak eller inne i privata kvarter är tillgängligheten osäker över tid.

Kommentar:

Planhandlingarna har omarbetats till granskningen gällande utrymme och lokalisering för förskola, se plankarta och planbeskrivning.

Trafikkontoret är noga med att separeringen mellan gående och cyklande utförs enligt cykelprogrammets ambitioner.

Bland annat på grund att en eventuell kajkant i läget väster om Rosenlundskanalen blir skuggig har planarbetet lett fram till att fortsätta strukturen som Lagerhuset har genom att lägga byggnaderna intill kanalen.

En komfortanalys är genomförd, resultatet är redovisat i planebeskrivningen och finns även i sin helhet bland planhandlingarna.

SDN Centrum får bland annat ökade kostnader för förskolor, skolor etc, men det är inget som vanligtvis beskrivs i planbeskrivningen.

14. Stadsdelsförvaltningen Majorna Linné

Förvaltningen ställer sig övervägande positiv till förslagen detaljplan och tillstyrker därför remissen. Följande punkter önskar förvaltningen tas hänsyn till inför fortsatt arbete:

- Förslaget saknar en lokalklimatstudie, förvaltningen ställer sig främst frågande till skuggbildningen på den västra förskolegården samt längs Rosenlundskanalen.
- Förvaltningen understryker vikten av att den storskaliga bebyggelsen kompletteras med lägre strukturer, mycket grönska och omsorg om det som finns i ögon-

höjd. Speciellt viktigt är detta kring Masthamnsgatan, för att gatan ska förvandlas till det rekreativa stråk som beskrivs i planen.

- Områdets gröna inslag bör i största möjliga utsträckning utformas för att främja de ekosystemtjänster som produceras. Befintliga träd bör bevaras.
- Stadsrum och platsbildningar bör utformas så att de välkomnar alla. Utrymme bör ges för icke-kommersiella verksamheter och aktiviteter.
- Förvaltningen ser stort underlag för en äventyrslekplats (barn från 6- 12 år). Det vore även välkommet att bjuda in till dialog kring parkytornas framtida innehåll utifrån ett barn- och jämställdhetsperspektiv.
- Förslaget saknar redovisning av friyta per barn. Barnens behov bör tillgodoses inom angiven förskolegård och utformningen av utemiljön bör följa ramprogrammet för förskole- och skolbyggnader.
- Förvaltningen föreslår en förskolebåt med havs och vattentema.
- Förvaltningen vill belysa vikten av att verksamhetslokalerna i bottenplan utformas flexibelt för att kunna förändras över tid och möta framtida behov. Detta gäller framförallt förskolelokalerna, som också bör kunna anpassas till årskurs 4-9. I området finns även behov av en lokal som kan täcka idrottsbehovet för mellan- och högstadiet.
- Det vore bra om fysiskt och ekonomiskt tillgängliga lägenheter kan erbjudas denna utsatta grupp inom detta område.
- Stadsdelen behöver även kompletteras med stora lägenheter för att behålla växande familjer.

Kommentar:

En komfortanalys är genomförd, resultatet är redovisat i planebeskrivningen och finns även i sin helhet bland planhandlingarna.

F-3 utformas för att kunna vara samma lokaler. Planen har omarbetats och rymmer nu skola för klass 7-9.

Planen medger ca 24 kvm per barn för förskolan.

Plankartan styr inte användningen *lek*, detta för att inte låsa parkernas långsiktiga användning. I barnkonsekvensanalysen finns redovisat flera förslag till hur ytor kan utformas och planeras för att kunna användas för barn. Vilken utformning och innehåll parkerna får är ännu inte fastställt.

En övergripande SKA/BKA har genomförts samt en mer utförlig separat BKA. Sammanställning är redovisad i planbeskrivningen. En av fokusgrupperna under arbetet rörde park/grönytor i området. En viktig del i arbetet var att tydliggöra hur områdets identitet med ickekommersiella verksamheter kan bevaras och utvecklas. Sammanställning är redovisad i planbeskrivningen. Ett exempel på arbeten där medborgare har involverats i processen är att konsortiet utfört en utökad dialog med barn/ungdomar genom Älvstranden avseende parken ovan tunneltaget i form av Minecraft.

Barn/ungdomar fick tillgång till området digitalt uppritat och kunde själva planera in aktiviteter och utrustning i området.

Kvalitetsprogrammet redovisar gestaltungsprinciper för området. Att skapa markerade bottenvåningar har varit en av grundförutsättningarna i arbetet för att få ner skalan i området. Befintliga träd har ett lågt naturvärde enligt den inventering som har genomförts, kompensationsåtgärder kommer att föreslås för de träd som kommer att behövas tas ned. Principer för grönytor/parker presenteras i kvalitetsprogrammet som är del av granskningshandlingarna.

Stadsbyggnadskontoret kan inte reglera hyror eller lägenhetsstorlekar i detaljplanen för privata fastigheter. En första markanvisningen för området kommer att ske inom konsortet. En senare markanvisning avseende de fastigheter som det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling råder över (ca 30 000 kvm BTA) kommer att ske, där finns större möjlighet att reglera så att ekonomiska lägenheter skapas.

15. Trafiknämnden

Trafikkontoret konstaterar att detaljplanen för Norra Masthugget ger stor potential att skapa ett av Göteborgs viktigaste nya centrumområden, som starkt kommer att bidra till ett minskat bilberoende. Samtidigt är planen mycket omfattande och komplicerad. Det kvarstår en hel del frågor om de framtida förhållandena för området.

Trafikmängder och parkering: Trafikkontoret har räknat med att framtida biltrafik minskar i området och även i övriga Göteborg, vilket hänger ihop med att de andra trafikslagen enligt trafikstrategin beräknas öka. Trafikkontoret har utifrån målsättning och beräkning rekommenderat totalt ca 1 500 parkeringsplatser inom planområdet, plus maximalt ca 500 platser som kan tas bort i takt med att fler ställer om sitt resande. Trafikkontoret vill understryka att fler parkeringsplatser för bil än beräknat skulle bidra till ökad biltrafik och kräva mer plats och större investeringar i infrastrukturen än redovisat.

Det är också viktigt att den föreslagna lokaliseringen av bilparkeringarna i tre olika parkeringsanläggningar inte ändras, eftersom en mer efterfrågestyrd lokalisering av parkeringsplatserna – t.ex. fler platser nära Järntorgsmotet – kan förväntas ge ökad biltrafik.

Synpunkter som påverkar plangränserna: Gränserna mellan fastigheter och gator behöver studeras ytterligare för att säkerställa att det blir tillräckliga gatubredder för en planerad ökning av kollektivresenärer, cyklister och gående. Utrymmesproblem i korsningarna, efterfrågan på cykelparkeringar dagvattenhantering kan kräva andra gatubredder.

Trafikkontoret förordar att alla gator benämns ”gata” och att benämningarna ”huvudgata” och ”lokalgata” undviks i detaljplanen. Hur en gata utformas, regleras och skyltsätts blir en senare fråga för trafikkontoret att hantera. Erfarenheten är att gator över tid kan behöva omvandlas och få ändrade funktioner.

Trafiklösningen som illustreras norr om trafikplatsen är funktionellt tveksam. Lösningen försvåras av att man i detaljplanen har valt en byggnadsform som spetsar ut mot korsningen på ett svårhanterligt sätt.

Trafikkontoret avfärdar nya fastighetsbildningar som kopplar ihop kajer med huskroppar, även om Lagerhuset är byggt så. En brygga på baksidan av både Lagerhuset och längs de nya husen utmed kanalen förordas.

Parkytorna längst i väster på plankartan inkräktar på den befintliga trafiklösningen utan synbar anledning och ifrågasätts av trafikkontoret.

Trafikkontoret föreslår att planområdets del W3 utökas till att omfatta hela vattenområdet bakom Lagerhuset. Det möjliggör en eventuell bro diagonalt mellan Emigrantvägen och den nya cirkulationen vid Esperantoplatsen. En sådan bro skulle förbättra situationen vid byggande och drift av Skeppsbron etapp 2 och Västlänken, ge generellt ökad flexibilitet och robusthet för biltrafiken kring Järntorgsmotet, samt stärka kopplingarna för gående och cyklister i hela området.

Risker rörande teknik, ekonomi: Genomförandet bedöms bli en kritisk fråga för projektet, och det kommer att krävas en noggrann planläggning för att garantera tillgänglighet för alla trafikslag under byggtiden.

I den mån oklarheter angående linbanan kvarstår behöver det säkerställas att planen för Norra Masthugget kan genomföras både med och utan en linbana i det föreslagna läget.

Trafikkontorets bedömning är att det skulle minska riskerna avsevärt att förlägga Emigrantvägen i ett något sydligare läge så att vattenområdet inte behöver tas i anspråk för vägen. Riskerna skulle minska i både detta projekt och vid en framtida exploatering av Stenaområdet som hänger ihop trafikmässigt. Trafikkontoret förordar också att man i illustrationsplanen tar bort den torgliknande ytan väster om Lagerhuset och istället ritat en vanlig gata, för att undvika missförstånd rörande Emigrantvägens karaktär.

Dagvattenutredningen behöver kompletteras då den saknar förslag på åtgärd om Stenaterminalsområdet inte kan utnyttjas, uppgifter om föroreningar, omfattning av föreslagna åtgärder och en rimlighetsbedömning ur ett hela staden perspektiv. Hela avrinningsområdet som påverkar planen i föreslagna lösningar bör tas till hänsyn.

Kopplingen till Stenas område, Första långgatan behöver studeras mer ingående för att säkerställa alla trafikfunktioner i området. Trafikkontoret förordar även en gatusträckning i nuvarande linje längs hela den nya lokalgatan i delen väster om Järnvågsgatan för att undvika tekniska och ekonomiska risker.

Trafikkontoret förordar att man i planen ändrar till en fast bro istället för en öppningsbar i områdets nordligaste del. Då måste ett alternativt ankringsläge för oljebåtarna som ska till värmeverket tas fram, men sett ur ett investerings- och underhållsperspektiv kommer detta en sådan lösning vara mer kostnadseffektiv än föreslagna lösningar.

Trafikkontoret vill peka på behovet av tidiga och bindande avtal gällande tredimensionell fastighetsbildning för att minska risker för kommunen.

Övrigt: Båttrafikens vara eller inte vara inom området kommer sannolikt vara föremål för oklarheter under lång tid. Trafikkontoret rekommenderar att planens genomförande tillåter lösningar både med och utan en båtterminal. I det fall det blir en båtterminal, såsom illustrerats i planförslaget, så behöver det markeras en särskild plats för cykelparkeringar i direkt anslutning till båten.

Värmlandsgatans utformning behöver därför hanteras särskilt i det fortsatta arbetet med planen, även om den ligger utanför planområdet.

Trafikkontoret föreslår att man parallellt med det fortsatta planarbetet tar fram en ny och anpassad trafiklösning även för västra delen av Järntorget med koppling ner på Linnégatan, vilken även bör omfatta frågan om hur man skulle kunna leda bussar via Järntorget istället för via Järnvågsgatan, för att få en effektivare kollektivtrafik.

Planförslaget bör kompletteras med tydligare redovisning av hur kopplingarna västerut mot Stenaområdet kan se ut på sikt. Trafikkontoret förordar rakare siktlinjer mot vattnet i områdets östra del, med gång- och cykelstråk som får gena sträckningar och naturliga korsningspunkter. Den föreslagna illustrationen ger trafiksäkerhetsrisker, eftersom gående och cyklister alltid eftersträvar den genaste vägen.

Cykelparkeringsgaraget över tunnelmynningen ställer sig trafikkontoret tveksamt till. Den tekniska och ekonomiska genomförbarheten behöver förtydligas, liksom ansvarsfrågan i driftskedet. Vid sidan av detta så ser trafikkontoret ett tveksamt behov av cykelparkeringsgarage i detta läge. Tillgängligheten till platsen, trafiksäkerheten och den generella lämpligheten i den valda placeringen behöver också utredas vidare utifrån ett cyklistperspektiv.

Cykelparkeringarna behöver generellt beskrivas tydligare.

Trafikbullret kan befaras bidra till att till synes attraktiva vistelsezoner blir oattraktiva p.g.a. höga ljudnivåer. Det vore bra om detta kan beskrivas tydligare.

Parken i planens östra del bör göras tillgänglig och ha tillgång till cykelparkeringar i entréerna.

Trafikkontoret avser att tillsammans med stadsbyggnadskontoret med flera påbörja ett arbete med en belysningsplan för detaljplaneområdet och omkringliggande stadsdelar.

Linbanan: Bland annat behövs stationens och tornens exakta placering inom planområdet klargöras innan granskning. Förvaltningen ser med intresse fram emot att ta del av de synpunkter som andra instanser lämnar rörande linbanefrågan. Trafiknämnden föreslås vid septembersammanträdet begära start av detaljplan för en linbanestation på Lindholmen.

Grön transportplan: För att sätta extra fokus på gång, cykel och kollektivtrafik i enlighet med trafikstrategin har trafikkontoret bedrivit ett arbete med grön transportplan för detaljplaneområdet. Den gröna transportplanen kommer att mynna ut i en avsiktsförklaring där respektive aktör tar på sig att genomföra olika åtgärder som ska fungera som stöd för att minimera resor med egen bil. Ambitionen är att ha en undertecknad avsiktsförklaring på plats under hösten 2015.

Oppositionen: Motsätter sig att minska förutsättningarna för parkering i området genom att minska parkeringsnormen. Att som trafikkontoret räkna med att biltrafiken i området kommer att minska när man tillför 1000 nya bostäder och 125.000 kvm kontor anses orimligt. Konsekvensen kommer att bli att parkeringssituationen i angränsade områden kommer att förvärras och det blir mycket svårt att få en fungerande trafikmiljö, förslaget borde omarbetas utifrån den verklighet som finns.

Kommentar:

Trafikkontoret har varit aktiva i processen med att ta fram granskningshandlingarna bland annat när det gäller utformningen och sträckningen av Emigrantsvägen. Plankartan har gjorts flexibel för att förbereda framtida kopplingar mot Stena Lines område.

Detaljplanen medger två lägen för linbana, se granskningshandlingarna.

Parken kommer i nuvarande förslag att ligga ovan omgivande marknivå. Tillgängligheten kommer att säkras till parken med ramper med god lutning. Cykelparkeringar placeras enligt förslaget både öster och väster om parken.

Planbeskrivningen kompletteras med ett resonemang angående hur till synes attraktiva platser kan påverkas av buller.

Planbeskrivningen har kompletterats angående cykelparkeringar. TK har gjort ett utkast till förslag till cykelparkeringar vilket har varit ett underlag till kvalitetsprogrammet. Göteborgs Stads cykelprogram från 2015 ligger till grund för förslaget. Ett utförligt trafik PM för detaljplanen är på gång att tas fram och kommer att vara klart under hösten 2016.

Strukturen i planförslaget har omarbetats och har nu bland annat rakare siktlinjer mot vattnet i områdets östra del.

TK arbetar med utformning av västra Järntorget. Platsen skall utformas för att få en större känsla av torgyta samtidigt som trafiksituationen på platsen måste hanteras på ett varsamt sätt för att bibehålla god framkomlighet.

Detaljplanen innefattar den del i Värmlandsgatan som ligger söder om Andra Långgatan. Förändringarna i trafikstrukturen till granskningshandlingarna innebär en mindre trafikalstring till gatan än samrådshandlingarna. Frågan angående Värmlandsgatan kommer att behöva utredas vidare.

SBK och TK har tillsammans arbetat fram trafikstrukturen till granskningshandlingen. En fortsatt diskussion mellan Staden och Västtrafik kommer att ske angående om färjeläget kommer att ligga kvar eller inte vid genomförande av linbanan.

Trafikkontoret och Stena ser över möjligheterna för trafikfunktionerna till och från terminalområdet.

Dagvattenutredningen har kompletterats och är en del av granskningshandlingen.

Detaljplanen går att genomföra både med och utan linbanan.

W3 har utökats i samråd med TK.

Förslaget har ändrats gällande parkytorna i den västra delen av planområdet.

Bland annat på grund att en eventuell kajkant i det läget bli skuggig har planarbetet lett fram till att fortsätta strukturen som Lagerhuset har genom att lägga byggnaderna intill kanalen.

SBKs utgångspunkt är att gator med genomfartstrafik benämns GENOMFART eller HUVUDGATA och övriga gator med LOKALGATA.

Trafiklösningen norr om trafikplatsen med ramperna till Götatunneln har omarbetats sedan samrådet.

Angående oppositionens yttrande: Beslut har tagits i Trafiknämnden samt Byggnadsnämnden 2015-04-27 (§ 184, 0402/13) att Detaljplan för Norra Masthugget (Järnvågsgatan m.fl.) ska fortsatt bedrivas så att den i första hand tydligt stödjer trafikstrategins inriktning för minskat bilanvändande.

16. Älvstranden Utveckling

Älvstranden har genom konsortiet för området varit delaktiga i planarbetet och ställer sig bakom samrådsförslaget. Förslaget är betydelsefullt för stadens utveckling och främjar både det bostadspolitiska målet att möjliggöra fler bostäder i centrala lägen samt skapar förutsättningar för utbyggnad av stadsdelen som kan ge ett rikt stadsliv.

Gator: Det är viktigt att bestämmelsen ”lokalgata” inkluderar möjlighet för uteservering och eventuellt andra mindre byggnader som kan vara aktuella för att öka möjligheterna för levande stadsrum. Valda lokalgator skulle kunna bli gångfartsgator.

Parkering: Det är angeläget att planen begränsar antalet parkeringar enligt trafikstrategin och den framtagna gröna transportplanen.

Bebyggelse: För att ge förutsättningar för kajen att kunna bli en livfull och välbesökt plats som även bidrar till social integration behöver det fortsatta planarbetet ytterligare belysa frågan om innehåll i kvarteren. Användningen; kontor, verksamhet och centrum saknar begränsning eller uppdelning användningarna emellan, vilket kan riskera en avsaknad av publika verksamheter i strategiska lägen mot stråk och torg.

Förutsättningar bör ges i planen som underlättar tillskapande av gröna ytor för boende och verksamma på tak.

Ett önskemål från invånare är att utveckla publika verksamheter mot kanalen i och längs med de nya byggnaderna i planområdet och bygga bryggor längs med lagerhuset.

Ett förtydligande är önskvärt som beskriver hur Masthamnsgatan kan uppnå beskrivna värden av ett mindre intensivt stråk.

Planarbetet bör tydliggöra den långsiktiga användningen av Masthuggstorgets omgivning.

Bamperspektivet: Möjligheten för barn och unga att på ett säkert sätt fritt kunna röra sig inom området är en fråga som behöver utredas vidare och säkerställas.

Sociala aspekter: Flertalet dialoginsatser har gjorts dels kopplat till det övergripande visionsarbetet för Älvstaden och dels mer specifikt för planområdet med omnejd. En

sammanställning av dessa dialogprocesser har utgjort ett av underlagen för planarbetet. Inför samråd är det angeläget att på olika sätt säkra diskuterade och föreslagna ambitioner gällande social hållbarhet.

Planförslagets illustration antyder en finmaskighet och en variation inom kvartersmark med mindre pocketparks och platsbildningar, som inte säkrats i planen och då inte förhindrar t ex inhägnad eller annan icke önskvärd användning.

För att uppnå planens syften behöver det fortsatta arbetet hitta former för att uppnå en blandning av kostnadsnivåer för boende och verksamhetslokaler.

Markägarfrågor: Överenskommelser och avtal som reglerar marköverlåtelse och övriga exploateringsfrågor mellan kommunen och Älvstranden (Södra Älvstranden Utveckling AB) behöver tecknas innan detaljplanens antagande. Vidare behöver avtal träffas med berörda fastighetsägare angående avstående av ersättningskrav till följd av detaljplanens föreslagna skyddsbestämmelser innan detaljplanen antas.

Kommentar:

Angående synpunkt om blandning av kostnadsnivåer för boende och lokaler, se sammanfattningen.

Möjligheten för barn och unga att röra sig har varit en viktig del i planarbetet. Stråk och platser med ett lugnare tempo har föreslagits, bland annat föreslås en stor del av Masthamngatan utformas för att bli ett lugnare stråk.

Planarbetet har utvecklats gällande Masthuggstorgets användning. Torget föreslås förlängas till andra sidan Första långgatan där den föreslås att få en platskapande utformning.

Kvalitetsprogrammet redovisar de principer som gäller för de olika stråken i planområdet samt för byggnaderna. Kvalitetsprogrammet anger tex att större delen av Masthamngatan blir ett lugnare stråk där körytan inte skall vara tydligt definierad mellan de olika trafikslagen. Planen reglerar inte användningen av takytorna på byggnaderna och medger således att gröna tak kan anordnas.

Ett pågående arbete sker mellan TK/PoNF och Älvstranden att utveckla markerade ytor på Masthamngatan så gröna som möjligt. Illustrationen är ett exempel på hur platserna skulle kunna se ut. Intensioner med grönytor finns redovisade i kvalitetsprogrammet.

Bland annat på grund att en eventuell kajkant väster om Rosenlundskanalen blir skuggig har planarbetet lett fram till att fortsätta strukturen som Lagerhuset har genom att lägga byggnaderna intill kanalen.

Detaljplanen arbetar vidare enligt trafikstrategin och den framtagna gröna transportplanen.

Lokalgata hindrar inte t.ex. uteservering. Staden kan ge tidsbegränsade bygglov på gator, men det blir efter prövning.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

17. Bohusläns museum

Museet lyfter fram områdets historiska användning i stadens historia, bland annat som utskeppningsplats för järn under 1700-1800 talet. Det finns en stor kunskapspotential om stadens befästningsverk, kajer och andra äldre byggnadsverk. Ur ett marinarkeologiskt perspektiv är vattenområdena inom Göteborgs stad däremot dåligt utforskade. Ett

undantag är det område som i nordöst gränsar till det nu aktuella planområdet, vilket vintern 2011–2012 var föremål för en marinarkeologisk utredning som resulterade i fyndet av en tidigare okänd barlastplats.

Av tillgängliga sjökortsuppgifter framgår att vattendjupet inom större delen av den aktuella exploateringsytan uppgår till maximalt fyra meter, medan omgivande vattendjup varierar mellan sex och tio meter. Detta skulle kunna indikera att det berörda området är relativt förskonat från större, sentida ingrepp i botten. Bohusläns museum anser att en marinarkeologisk utredning/förundersökning är i hög grad motiverad och bör utföras som en del i arbetet med detaljplanen.

Kommentar:

En marinarkeologisk utredning är genomförd, resultatet är redovisat i planebeskrivningen och finns även i sin helhet bland planhandlingarna.

18. Business Region Göteborg

Bolaget ser positivt på att aktörerna Stena och Elof Hansson får möjlighet att utvecklas i området genom nya huvudkontor och därmed stärker sin närvaro i Göteborg. BRG ser även positivt på planerna att etablera någon form av kluster knutet till internationell handel i området. Kan parterna skapa mervärde genom samlokalisering till ett kluster och knyta an till forskningen vid universitetet i närheten är det positivt.

Dessa redan befintliga värdena av kulturformer i området, som Kommersen och Frilagerhuset, skapar en bild av den attraktiva blandstaden och är viktig att bevara och samspela med den nya staden som det i planarbetet ges förutsättningar för.

Med kopplingen mot Lindholmen och möjligheten att knyta de båda älvsidorna till varandra med ytterligare förbindelser stärker vi staden. Masthuggskajen utgör ett strategiskt läge för att binda samman de centrala delarna av Göteborg i enlighet med vision Älvstaden.

Sannolikt är det inte aktuellt inom detta planarbete men om det under detaljplanens arbete skulle bli aktuellt kan BRG bistå med kontakter och rådgivning för att hjälpa till vid eventuella omflyttningar eller nyetableringar utifrån den roll vi har.

Kommentar:

SBK noterar. Angående kommersen, se i sammanfattningen.

19. Försvarsmakten

Har inget att erinra i rubricerat ärende.

20. Lantmäterimyndigheten

Beskrivningen måste utvecklas avseende hur man i det enskilda fallet ska se på hur behovet av bilparkering ska lösas, t ex vid nybildning av fastighet för bostäder/verksamheter. Vid fastighetsbildningen ska prövas att fastigheten är lämplig för sitt ändamål, vilket bland annat innebär att det parkeringsbehov som alstras genom fastighetens användning ska tillgodoses. Ska till exempel någon typ av parkeringstal användas?

Det bör framgå av bestämmelseformuleringarna vad (T₁) inom kvarteret med användningen C innebär. Ändamålet Linbanestation ska väl tryggas just med T₁ och ej med C, se sid 49, se under Linbana, 2:a stycket.

Det är önskvärt att användningen E preciseras till sitt läge inom kvartersmarken.

Texten i stycket ”Gällande planer” bör ändras då det felaktigt står att det inte finns någon gällande fastighetsplan för området. Fastighetsindelningsbestämmelser (fd tomtindelningar och fastighetsplaner) gäller idag för Masthugget 29:4. Då ny detaljplan enligt

PBL 2010:900 ersätter äldre detaljplan upphör även fastighetsindelingsbestämmelser att gälla inom den nya planens område med automatik. Önskas en styrning av fastighetsindelningen eller att rättigheter tryggas måste nya bestämmelser läggas in.

På plankartan står under ”Administrativa bestämmelser” att Tomtindelning upphör att gälla i sin helhet. Denna text kan tas bort eftersom det inte är en bestämmelse utan är något som händer med automatik. Däremot bör innebörden framgå av beskrivningen. Vilka detaljplaner som gäller idag (s 11) anges utan F/E osv men det bör anges vilken serie de tillhör, här förmodligen II.

Bestämda plushöjder för allmän plats som finns på flera ställen på plankartan måste finnas med i bestämmelseformuleringarna.

Kommentar:

Parkeringen ska lösas genom P-köp i gemensamma anläggningar och i princip inte tillåtas i respektive fastighet. Planbeskrivningen har kompletterats med mer utförlig text om parkering

Plushöjder läggs till på plankartan i teckenförklaringen.

SBK kompletterar planbeskrivningen och tar bort texten under administrativa bestämmelser på plankartan.

SBK har preciserat användningen E i möjligaste mån.

Planbeskrivningen ändras angående fastighetsplan för området.

Bestämmelserna för linbanan har ändrats till T1.

21. Luftfartsverket

LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen. Berörda flygplatser skall tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar ca 60 km från flygplatsen.

Kommentar:

Swedavia har varit remissinstans under samrådet.

22. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen uppskattar Stadens ambition att satsa stort och utveckla ett centralt beläget område och blåsa nytt liv i det. Det är positivt att förslaget syftar till att skapa en mångfald av gamla och nya byggnader med blandade funktioner för att uppnå en mångsidig blandstadsmiljö med mötesplatser för stadens invånare och besökare.

Motiv för bedömningen

E45(Oscarsleden): Framkomligheten på denna led är en prioriterad fråga. Planförslaget måste hantera och säkerställa att ledens funktion inte kommer att påverkas negativt.

Länsstyrelsen vill gärna se att Staden tar ett helhetsgrepp gällande all planerade bebyggelseutveckling längs hela leden mellan Jaegerdorffsmotet och Falutorget inklusive centrala delar. I takt med att det planeras mer förtätning längs de nämnda sträckorna ökar behovet av en samlad bedömning där hänsyn måste tas till den totala påverkan och dess konsekvenser på en viktig led i det nationella vägnätet som är även av internationell betydelse.

Farleden i Göta älv: Riksintresset, funktionen farled, får inte påtagligt skadas av en utbyggnad enligt förslaget vid Masthuggskajen. Planförslagets påverkan på sjöfarten behöver belysas närmare.

Geoteknik: Fördjupad utredning behöver genomföras inför fortsatt planarbete då geotekniska utredningar signalerar att stabiliteten inom planområdet inte tillfredsställande vid kajkanterna. Även geotekniska förutsättningar för att uppföra det påseglingsskydd som föreslås måste klarläggas.

Götatunneln: Vad gäller bebyggelse ovanpå Götatunneln så rekommenderas det i riskbedömningen att särskilda riskanalyser genomförs vid konstruktion av bebyggelse ovan tunneln avseende till exempel lastnedtagning. Länsstyrelsens uppfattning är att detta måste utredas och klarläggas inför fortsatt planarbete.

Täta fasader ovan tunnelmynning rekommenderas i riskbedömningen. Om mynningen dessutom ska integreras i fasaden så rekommenderas att fasad utförs i lägst brandteknisk klass EI30. Det rekommenderas vidare att friskluftsintag placeras högt och på oexponerad sida sett från tunnelmynning. Regleringar saknas på plankartan.

Det är viktigt att beakta att en eventuell framtida räddningsinsats i tunneln inte försvåras och att det finns utrymme för uppställning av räddningstjänstens fordon.

Linbana: I detaljplanen ingår ett förslag att uppföra en linbana. Länsstyrelsen anser att eventuell påverkan på linbanan från en brand i tunneln måste hanteras.

Oljeleveranser till Rosenlundsverket: Vilka säkerhetsaspekter som krävs för att lokalisera bebyggelse enligt planförslaget måste ses över och överenskommelse träffas med Sjöfartsverket.

Översvämningsrisk: + 3,8 meter borde gälla för E, E1, samt (E), teknisk anläggning. Vidare finns markändamålet D, vård, på plankartan. Detta bör rimligtvis vara en markanvändning som ska ligga på + 3,8 meter.

Muren längs med cykelbanan behöver kompletteras vid Järntorgsmotet för att skydda längs med hela planområdet. Samråd måste ske med Trafikverket för att kunna utreda behovet av och möjligheter till genomförande av ett högre skydd för E45.

Framkomligheten för utryckningsfordon, viktiga för människors hälsa och säkerhet, såsom ambulans ska beaktas.

Det står i planbeskrivningen att planområdet vid vidare planläggning bör förses med nätverk av gång och cykelvägar som kan garantera max 0,1 meters översvämning. Hur tillgänglighet till byggnader ska säkras behöver redovisas tydligt i fortsatta planarbete.

MKN för luft: Planen medför stor risk för att miljö kvalitetsnormer kommer att överskridas. För att kunna bedöma om det genom bra planering, t.ex. utformning och placering av byggnader och grönytor, finns möjlighet att inte ytterligare försämra luftkvaliteten i området krävs en avancerad och detaljerad spridningsberäkning. Luftutredningen måste möjliggöra jämförelser mellan dagens situation och en framtida planerad situation, innehålla svaveldioxidutsläpp från Rosenlundsverket samt inkludera planens påverkan på närområden som idag har höga luftföroreningshalter och där många människor vistas, t.ex. Järntorget måste tas med i utredningen.

Nuvarande luftutredning tar endast hänsyn till emissionerna från vägtrafiken på E45/Oscarsleden, fler lokala källor bör inkluderas i beräkningen, till exempel utsläpp från busstrafiken, Stenas verksamhet och från Rosenlundsverket. Naturligtvis måste även regionala och urbana bakgrundshalter inkluderas för att få totalhalter i området.

Länsstyrelsen ser gärna att staden och Trafikverket samordnar sina målbilder respektive prognoser av trafikutvecklingen i området för att få en trovärdig framtidsbild.

MKN för vatten: Planbeskrivningen behöver visa hur planförslaget påverkar vattenkvaliteten inom berörda vattenförekomster och möjligheterna att uppnå uppsatta MKN.

Bullerstörningar: Kommunen behöver göra en bedömning av samlade bullernivåer både från verksamheter samt trafik för att avgöra om bostäder, skolor eller vårdlokaler utsätts för höga bullernivåer.

Verksamhetsbuller: Bullerpåverkan från Stena terminalen och Rosenlundsverket och dess påverkan på bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler som planeras inom detaljplaneområdet behöver utredas.

Trafikbuller: Bullerberäkningarna bör basera sig på prognostiserade trafikflöden med hänsyn till ökad mängd kollektivtrafik inklusive spårvagnstrafik. Om linbanan genererar buller skall denna ingå i beräkningarna. Länsstyrelsen anser att det ska tydliggöras vilka värden och upp-/nedräkningstal som använts.

Förslagna placeringar för bostäder, all typ av skolverksamhet och vårdverksamhet med övernattningslängs med E45/Oscarsleden och vid tunnelmynningen, kan inte accepteras på grund av de alltför höga bullernivåerna från E45/Oscarsleden. Kommunen behöver motivera avsteg från huvudregeln samt komplettera med detaljerade studier för hur bullernivåerna kan bli acceptabelt där bostäder kommer att uppföras. I detta centrala läge kan det vara acceptabelt att frångå huvudregeln under förutsättning att hälften av bostadsrummen i varje bostad har tillgång till en tyst eller ljuddämpad sida (se i Länsstyrelsens bifogade yttrande för detaljer).

Om bullerskydd behövs/planeras att uppföra, ska detta säkerställas i planen.

Vibrationer: Det saknas en redovisning om vibrationer kan bli ett problem för bostäder som längs med E45/Oscarsleden och Första Långgatan. Planen behöver kompletteras.

Förorenad mark: En markmiljöundersökning har genomförts men den omfattar inte undersökningar i västra och östra delen av området där bl.a. förskolor planeras. En kompletterande markundersökning behöver därför genomföras i dessa områden inför fortsatt planarbete. Den undersökning som hittills är genomförd indikerar på att området till stora delar behövs saneras innan området bebyggs. Kommunen ska därför på plankartan informera om att marken ska saneras för aktuell markanvändning.

Strandskydd: Länsstyrelsen bedömer att strandskyddet återinträder och behöver hanteras i planen.

Råd enligt 2 kap. PBL

Staden behöver visa hur prognostiserad trafikminskning ska realiseras om detta ska ligga till grund för planering.

Kommunen bör överväga att åtminstone reglera viss yta med gröna tak i planen då dagvattenutredningen visar att detta är den mest effektiva lösningen.

Med avseende på den bebyggelsen som föreslås inom området vid E45/Oscarsleden och Första Långgatan bör planen reglera att ventilationsintag placeras högt och så långt bort som möjligt från trafikleder. Ventilationsintag bör även förses med filter som stoppar partiklar.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Vattenverksamhet: Länsstyrelsen anser att det är viktigt att ytor för dagvattenhantering så långt som möjligt säkerställs i planen. Det bör framgå av planbeskrivningen vilka

dagvattenvolymer som behöver hanteras och fördröjas inom planområdet. Vilken kapacitet och reningseffekt som förväntas av föreslagna dagvattenanläggningar och påverkan på Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten. En planbestämmelse bör införas om att dagvatten ska omhändertas lokalt innan det avleds till Göta Älv eller allmän dagvattenledning. Vidare tar planbeskrivningen även upp skärmbassänger placerade i Göta älv som en möjlig lösning. Det behöver klargöras om denna typ av anläggning är lämplig och möjlig i området.

Sedimentanalyser visar på att området är belastat av såväl organiska som oorganiska föroreningar vilket behöver beaktas i den fortsatta processen.

Göta älv omfattas av miljökvalitetsnormer för fisk och musselvatten, vilket kommer att behöva beaktas i kommande tillståndsprövning för vattenverksamhet.

Prövning enligt lagen om kulturminnen: Hela planområdet ligger inom fornlämning RAÄ Göteborg 342. Länsstyrelsen vill betona att kulturmiljölagen är en bevarandelagstiftning och därmed ställer krav på förundersökning i syfte att klargöra lämningarnas omfattning, komplexitet och bevarandegrad. Därför bör kommunen komma med ansökan om undersökning. Resultatet ska inarbetas i planförslaget.

Bastionen Carolus Rex är ett viktigt uttryck av den en gång befästa staden. Den ligger exponerad i stadsbilden. Det är viktigt att studera hur de befästa lämningarna kan bibehålla den visuella kontakten med älven.

Utöver detta tillkommer marinarkeologiska utredningar i vattenområdet inom planområdet.

Kulturmiljö: En social konsekvensanalys av verksamheten i kommersen skulle ytterligare kunna belysa byggnadens och verksamhetens betydelse för platsen. En teknisk utredning rekommenderas av Länsstyrelsen för att utreda byggnadens skick. Det finns ett stort värde i att kommersensverksamheten kan bevaras i befintlig byggnad. Av planen framgår inte hur en ny byggnad skall kunna möjliggöra dagens verksamhet.

Det är viktigt att utreda hur mötena mellan den gamla och den nya bebyggelsen skall mötas så att stadsdelen hänger ihop. Hur påverkar hushöjderna siktlinjer till exempel mellan älven och bastionen?

Kylhuset vid Andréégatan lyfts fram i kulturmiljöunderlaget som ett värdefullt inslag i stadsdelen. Ursprunglig byggnad bör förses med q-bestämmelser så att karaktären bibehålls i den nya stadsdelen.

Vidare anser Länsstyrelsen att tillgängligheten mot älven behöver utvecklas och förstärkas. Höga hus, som förslaget innebär, riskerar att dels bygga för en viktig kontakt med älven och att området privatiseras och låser upp platsen.

Behovsbedömning: Planförslaget behöver enligt Länsstyrelsens uppfattning miljöbedömas. Samråd ska hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

Kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivning är framtagen vilken ger en samlad bedömning över planens påverkan på riksintresse, luft, buller, vatten och kulturmiljö.

Efter samrådsskedet har en vibrationsutredning utförts. Syftet med mätningen var att ge en indikation på vilka vibrationsnivåer man kan förvänta sig i planerade bostäder och lokaler i planområdet. Resultatet visade att marginalen till riktvärdena är relativt stor. Utredningen är en del av granskningshandlingarna.

Intill kajerna medges lägre byggnadshöjder än längre in i området för att inte skapa en för stor barriär mot vattnet. Delar av kajen får beteckningen allmän plats och kommer att göras tillgänglig. I dagsläget har kajkanten dålig tillgänglighet samt kan upplevas öde och otrygg. Förslaget skapar en längre kajkant än dagsläget vilket skapar mer yta för att nå vattnet.

Fastigheten Fryshuset ligger inte inom planområdet i granskningshandlingarna. Fastighetsägaren har valt att inte delta i detaljplanarbetet.

Bebyggelse föreslås inte ovan Götatunneln i granskningshandlingarna.

Efter samrådet har ett kvalitetsprogram tagits fram vilket redovisar principer för byggnadernas utformning och hur de möter den befintliga strukturen och identiteten i närområdet. Den visuella kontakten med älven från och till bastionen Carolus Rex är redan nästan helt obefintlig. I planområdet står idag Lagerhuset vilken tar upp den största sikten mellan älven och bastionen sett över planområdet, se bild nedan.



Angående synpunkt om Kommersen, se i sammanfattningen.

Angående fortsatt hantering av fornlämningar så har Älvstranden Utveckling lämnat in en ansökan om genomförande av arkeologisk förundersökning till Länsstyrelsen. Undersökning kommer att genomföras under sommaren 2017, avstämning har skett med handläggare på Länsstyrelsen att undersökningen inte kommer att vara slutförd innan granskningstiden för detaljplanen.

Utfyllnadsområdets påverkan på Rosenlundsverket blir i en begränsad omfattning och berör i första hand oljeleveranserna. Denna fråga löses genom att anlägga en ny tilläggsplats längst ut på Skeppsbropiren. I övrigt påverkas inte Rosenlundsverket mer än att de under utbyggnadsskedet behöver tas hänsyn till kylvatten/intag/ledningar. I driftskedet så är bedömningen att kylvattenplymen inte kommer att påverkas i någon nämnvärd omfattning. Detta beskrivs i dokumentet Teknisk Beskrivning, Järnvågen För prövning av vattenverksamhet. När det gäller utbyggnaden åt öster (d.v.s. Skeppsbron) så är planen inte beroende av att sponten för Skeppsbropiren är färdigställd med avseende på att kunna arbeta i strömlä eftersom utbyggnad/utfyllnad av Järnvågen kommer att ske innanför egen spont. Däremot kommer byggnaderna på Järnvågen inte att kunna tas i bruk innan erforderligt påseglingsskydd har uppförts öster om Järnvågen, genom anläggning av Skeppsbropiren.

Kompletterande markmiljöundersökning har genomförts. Bestämmelse har tillförts om att sanering av förorenad mark och sediment skall genomföras innan startbesked får ges.

Lösningen med skärmbassänger är inte möjlig i denna detaljplan, bland annat på grund av Stena Lines verksamhet. Frågan kommer studeras vidare i kommande planer vid älvstranden.

Plankartan kompletteras med att strandskyddet återinförs på allmän plats.

Då strukturen i detaljplanen har omarbetats har nya bullerberäkningarna genomförts. Beräkningarna har utgått från prognosticerade trafikmängder.

Linbanan väntas inte ge något störande buller för boende. Den typ av linbana som är tänkt i Göteborg heter S3. Planbeskrivningen har kompletterats med vilka ljudnivåer som linbanan ger.

Planområdet utsätts idag för höga halter av luftföroreningar från främst trafiken. En kompletterande luftkvalitetsutredning har genomförts och är del av granskningshandlingarna. Utredningen visar att MKN överskrids i anslutningen till tunnelmynningen och längs Oscarsleden. Utredningen visar på de luftförbättringar som tillskapas om man leder avgaser från tunneln via ett 20 meter högt ventilationstorn. Detaljplanen möjliggör för anordnandet av ett ventilationstorn. En planbestämmelse har införts om att luftintag ska placeras på tak eller översta våningsplan och riktas bort från Oscarsleden.

En fördjupad dagvattenutredning har tagits fram och är en del av granskningshandlingarna. Vid genomförandet av föreslagna dagvattenåtgärder redovisade i dagvattenutredningen bedöms statusen för MKN-vatten för recipienten Göta älv inte försämrats.

Angående samsyn mellan Trafikkontorets och Trafikverkets målbilder över den framtida trafiken, se sammanfattningen.

En komfortanalys är genomförd, resultatet är redovisat i planebeskrivningen och finns även i sin helhet bland planhandlingarna.

En fördjupad dagvattenutredning (Ramböll, 170511) har tagits fram vilken även innehåller förutsättningar för skyfall i området.

Utredning har genomförts vilken visar att muren mellan E45 och den längsgående cykelbanan kan kompletteras för att stå emot höjd havs nivå på 2,8 meter. Utredningen är en del av granskningshandlingarna, ”Kontroll stödmur utmed E45, 2016-08-24”.

Angående tekniska anläggningar så läggs dessa på + 2,8 m vilket klarar förhöjda vattennivåer på medellång sikt. Tekniska anläggningar i planområdet läggs + 2,8 m vilket klarar vatten nivåerna på medellång sikt. Staden kommer på lång sikt behöva komplettera den anpassning som åstadkommit via planeringsnivåer med ett storskaligt tekniskt skydd i form av skydd i anslutning till älvkant eller yttre skydd i älvmyningen. När det gäller Vårdinrättning, D på plankartan, så är det inte en samhällsviktig anläggning.

Riskbedömning för linbanan kommer att genomföras under projekteringsfasen.

Gällande frågan angående brandtekniskklass EI30 vid tunnelmynningen så är detta en bygglovsfråga. Bestämmelse om friskluftsintag införs på plankarta.

Lastförutsättningarna för Götatunneln har tagits hänsyn till och är avstämda med Trafikverket.

Ett PM i geoteknik framställt för Älvstranden Utveckling (Golder Associates, 150527) kom inte med i utskicket av samrådshandlingarna. Utredningen är en del av granskningshandlingarna.

Sweco har sammanställt dokumentet "Teknisk Beskrivning, Järnvågen För prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap Miljöbalken" vilken behandlar frågorna om förslagets påverkan på sjöfarten och riksintresset, bland annat förutsättningar för utformning av kajkonstruktioner och åtgärder i befintlig kajkonstruktion. Dokumentet är del av granskningshandlingarna.

23. Polismyndigheten

Området är mycket komplext och att man bör se till helheten för hela området, även angränsande detaljplaner, på båda sidor älven. Göta älv är inte så bred, vilket ej framgår av planförslaget, vid den planerade anöringsplatsen för Älvsnabben och Älvsnabbare vilket kan orsaka problem. Intressant är även hur Göteborgs Stad tänkt gällande trafikflöden och logistik övergripande.

Kommentar:

Angående funktionen för E45, Danmarksterminalen och övergripande trafiklösningen, se sammanfattningen.

24. Sjöfartsverket

Verket ser positivt på att äldre hamnområden som inte längre används kan utnyttjas för ny bebyggelse och en utveckling av staden. Sjöfartsverket saknar dock en helhetsbild av hur framtida planering ser ut i anslutning till föreslagen detaljplan, främst handlar detta om hur södra älvstranden är tänkt att planeras vidare västerut i framtiden.

I nuläget finns inga alternativa lägen för Danmarkstrafiken inom Göteborgs hamn. Sjöfartsverket ser därför att underlaget till detaljplanen behöver redogöra för om det föreligger någon konflikt med Danmarksterminalens nuvarande läge. Delutredningar i underlaget såsom bullerutredning, luftutredning, trafikutredning och hållbarhetskonskvenser behöver kompletteras som beaktar en framtida samexistens med Danmarksterminalen.

Sjöfartsverket anser, med den nu föreslagna detaljplanen och dess nya förutsättningar för Järnvågen, att den tidigare föreslagna placeringen för tankfartyg vid "Nabben" är direkt olämplig för oljeleveranser med tankfartyg.

Även Älvsnabbens eventuella framtida läge behöver klargöras ytterligare i arbetet med ansökan om vattenverksamhet.

Kommentar:

Angående framtida planering vid södra Älvstranden, se sammanfattningen.

Detaljplanen är anpassad till Stena Lines terminals nuvarande läge med avseende på byggnaders placering samt byggnadshöjder på byggnader och på utbyggnaden i älven. Fartygssimulering har genomförts. Simuleringen visade att Stenas färjor kan lägga till vid nuvarande kajplatser med den planerade utbyggnaden. Separat rapport finns ligger som del av granskningshandlingarna (Manöversimulering, 2016-01-22).

Staden har en diskussion med Västtrafik om den framtida kollektivtrafiklösningen kring Järntorget, bland annat med avseende på linbanans funktion. Färjeläget möjliggörs i detaljplanen.

Lossningsplats för oljebåt flyttas till utsidan av Skeppsbropiren.

25. Svenska Kraftnät

Har inget att erinra i rubricerat ärende.

26. Statens geotekniska institut

SGI förutsätter att stabiliteten klarläggs för givet planändamål och kontrolleras med hänsyn till kraven för nyexploatering, enligt IEG Rapport 4:20 I O. Enligt utförd riskbedömning rekommenderas det att ett påseglingsskydd anordnas utanför kajkonstruktionen ute i älven. Skyddet föreslås bestå av stenfyllning som placeras utanför kajkonstruktionen. SGI anser att förutsättningarna och möjligheten att uppföra föreslaget skydd behöver ur ett stabilitetsperspektiv undersökas i det fortsatta planarbetet. Framkommer behovet att anlägga ett påseglingsskydd ska detta säkerställas på plankartan.

SGI noterar att det på plankartan saknas möjlighet att utföra ett skydd väster om ny kaj konstruktion och är frågande till om det inte även här finns behov av skyddsåtgärder.

Markytan närmast älven ska enligt geotekniskt utlåtande minst ligga på nivån +2,5 eller utformas med ett översvämningsskydd. Utmed E45 finns en betongkonstruktion som i dagsläget fungerar som barriär. Däremot är konstruktionen för låg, krönhöjd +2,1 meter och behöver kompletteras för att uppfylla ovanstående krav. SGI vill dessutom upplysa om att det är viktigt att anslutande områden också uppfyller kraven beträffande höga vattennivåer för att säkerställa att vatten inte tar sig in i planområdet via omgivande områden.

Kommentar:

Påseglingsskydd ska utföras. Plankartan har kompletterats med bestämmelse om att påseglingsskydd får anordnas. Påseglingsskyddet utförs integrerat i kajkonstruktionen. Inget utvändigt påseglingsskydd kan anläggas då det omöjliggör fortsatt färjetrafik. Frågan beskrivs närmare i ansökan om vattendom vilken färdigställs under våren 2017.

Utredning har genomförts vilken visar att muren mellan E45 och den längsgående cykelbanan kan kompletteras för att stå emot höjd havs nivå på 2.8 meter. Utredningen är en del av granskningshandlingarna, ”Kontroll stödmur utmed E45, 2016-08-24”.

27. Trafikverket

Trafikverket kan inte se hur denna stora stadsomvandling skall kunna ske utan att antalet bilrörelser kommer att öka mot E45/Oscarsleden och konstaterar att såväl riksintresset för hamnen och leden kommer att påverkas på ett negativt sätt. Som trafikförslaget är utformat i dagsläget kan inte Trafikverket förorda detaljplanens trafiklösningar då delar av den strider mot VGU samt innebär allvarliga försämringar av den redan belastade trafiksituationen. Trafikverket har följande synpunkter:

Trafik: Trafikverket är restriktiva mot att tillskapa ytterligare anslutningar mot E45/Oscarsleden på grund av framkomligheten.

Trafikverket delar åsikten att det är viktigt att kollektivtrafiken prioriteras och inte behöver korsa olika strömmar mer än nödvändigt. Trafikverket anser att kollektivtrafiken bör ha företräde gentemot övrig trafik på påfartsramp i västergående riktning.

Trafikverket anser det inte lämpligt att stänga anslutningen vid Östra Sänkverksgatan och tillskapa en ny anslutning ca 150 meter västerut med anslutning till korsningen Första Långgatan - Andra Långgatan.

Trafikverket anser att korsningen E45 – Järnvågsgatan har brister avseende kapacitet och ser en påtaglig risk i att den västergåendeavfartsrampen rampen inte töms och att det uppstår köer på den västergående avfartsrampen och att dessa köer kan sträcka sig ner i Götatunneln. Vid köer krävs att avfarten stängs av tunnelsäkerhetsskäl varav trafiken får gå lokalt över tunneln, vilket även påverkar den kollektivtrafiktrafik som går genom tunneln.

Trafikverket anser inte att den avfart i östergående riktning avsedd endast för kollektivtrafik klarar kraven på trafiksäkerhet och ser en risk för skada på riksintresset. Avfarten föreslås utformas som en kilavfart vilket troligtvis kommer innebära att kollektivtrafiken bromsar in på leden med försämrade trafiksäkerhet som följd. Trafikverket anser att framkomligheten för kollektivtrafiken är upp till kommunen att hantera i det lokala systemet.

Trafikverket anser för avfarten i östergående riktning att förvaltningsgränsen bör ligga i höjd med där barriären börjar. Anledningen till detta är att Trafikverket ser på vägen innanför barriären som en gata av mer lokal karaktär och således något som Göteborgs

Stad bör ansvara för. Trafikverket är inte trygga med den utformning som föreslås och ser att det kommer innebära svårigheter att genomföra drift och underhåll.

Trafikverket anser inte att den trafiklösning som presenteras är godkänd enligt VGU och innebär en försämrad trafiksäkerhet och risk för skada på riksintresset.

Tunnelsäkerhet: Den nya detaljplanen över området kring Götatunnelns västra mynning påverkar tunnelns säkerhetskoncept i så pass hög grad att en ny säkerhetsdokumentation med riskanalys kommer att behöva upprättas. Kompenserande säkerhetsåtgärder kommer att krävas, exempelvis sprinklersystem. Förlängningen av tunneln kan dessutom medföra att fler utrymningsvägar måste byggas, framför allt i ramperna.

Linbana: Trafikverket önskar ett förtydligande kring hur bland annat isbildning på gondolerna och vajrarna skall hanteras. Linbanan ska minst klara kraven på fri höjd för nationella vägar. Det bör dock utredas vilka risker en linbana över en nationell väg kan innebära och om det krävs eventuella skyddsåtgärder i anslutning till E45. Det bör även utredas vilken inverkan en linbana kan få på trafiksäkerheten då den eventuellt kan påverka sikt och även trafikanternas uppmärksamhet. Det är också viktigt att i fortsatt arbete att läget fastställs utifrån tillgänglighetssynpunkt samt en samordning med övriga trafikslag.

Riskanalys: Trafikverket har ett antal specifika synpunkter på genomförd riskanalys. Riskanalysen rekommenderar särskilda riskanalyser vid dimensionering av byggnation ovan tunneltak. Trafikverket är enig i att det behöver utföras och det behöver säkerställas i någon form av dokument som fastställs att detta skall ske vid projektering av byggnad ovan tunneltak.

Geoteknik: Trafikverket vill förtydliga att området är känsligt och att erforderliga geotekniska utredningar måste tas fram. Extra viktigt är detta för kajområdet och för riksintresset för E45/Götatunneln.

Påverkan på farleden: Trafikverket vill se en konsekvensanalys av hur utbyggnationen i Göta Älv påverkar riksintresset hamnen, hamnens verksamhet samt farledens funktion ut både underhållsperspektiv såsom vattenföringen med tanke på de dåliga geotekniska förhållandena som råder på platsen. Dessutom bör kopplingen mellan hamnen och trafiksystemets funktion studeras med avseende på framkomlighet, säkerhet och buller.

Trafikanalys: Trafikverket ser inte samma utveckling av trafiken på det statliga vägnätet inom Göteborgsområdet som Göteborgs Stad gör, vilket kan tolkas som att en viss del av den lokala trafiken har omfördelats till det statliga vägnätet. Göteborgs Stad måste säkerställa att det lokala systemet är utbyggt i erforderlig utsträckning för att hantera de lokala resorna.

Trafikverket önskar att Göteborgs Stad konkretiserar hur målen i trafikstrategin uppnås och vad får de olika föreslagna åtgärderna för effekter. Trafikverket vill även se en handlingsplan för hur trafiken fram till år 2035 hanteras om inte trafikstrategins mål uppnås.

Störningar: En förskola föreslås i ett mycket utsatt läge med avseende på buller, luftmiljö och brist på sol på innergården. Trafikverket anser att det finns bättre lokaliseringar.

Trafikverket noterar även att det inte redovisas någon konsekvensanalys för hur bullersituationen för de befintliga bostadshusen utanför detaljplanen kommer att bli då trafikförslaget kommer att leda till en omfördelning av biltrafik.

Enligt detaljplanen föreslås en bullerskärm utmed E45. Trafikverket har i tidigare diskussioner med Göteborgs Stad uppfattat det inte vara aktuellt med bullerskärmar utmed E45 vilket idag är svårt att tillskapa pga utrymmesskäl.

Det bör beskrivas i detaljplanen hur utformningen och de höga husen påverkar innergårdarna i området och kringliggande ytors miljöer då solstudierna visar att stora delar av året kommer innegårdarna och omgivande gatuplatser vara skuggiga.

Tillgänglighet: Det är av största vikt att målpunkter och kollektivtrafik sammanbinds med säkra gång- och cykelvägar och att olika resesätt samordnas inom planområdet. Trafikverket ser att detta behöver utredas ytterligare i planen då linbanans läge, buss, båt och spårvagnshållplatser ligger utspridda kring en stor trafikplats utan bra säkra kopplingar mellan varandra eller till övrig byggnation befintlig samt tillkommande.

Samordning: Från 2018 och framåt pågår många byggprojekt inom Göteborgsområdet vilket kan påverka projektet. SAMKO som är en grupp för samordning och koordinering inom samverkan KomFram Göteborg ska bidra till en samlad bedömning av hur användningen av mark kan optimeras utifrån olika projekts behov samt de olika transportslagens behov av framkomlighet. Inom SAMKO pågår nu arbetet med trafikanalyser. Dessa kommer troligtvis att visa på en ökad belastning genom exempelvis Allén.

Trafikverket vill särskilt poängtera att detaljplanen förutsätts byggas i ett mycket känsligt läge där Götatunneln är involverad vilket innebär att det krävs en trafikanalys för hur trafiken skall gå under genomförandetiden.

Avtal: Eventuella åtgärder inom vägområdet eller som på annat sätt kan påverka Trafikverkets anläggning måste avtalas om och bekostas av kommunen innan detaljplanen kan antas. Om detaljplanen innebär att åtgärder krävs i Trafikverkets väganläggningar kan det medföra att en vägplan behöver upprättas. Denna vägplan kan med fördel samordnas och löpa parallellt med detaljplanen.

Kommentar:

Angående Trafikkontorets och Trafikverkets gemensamma arbete med målbild för trafiksiffror och trafiklösning i anslutning till tunnelmynningen och E45, se sammanfattningen

Bullerutredningen har kompletterats och redovisar nu även hur befintliga bostäder påverkas av den nya trafiksituationen och av nya byggnader.

När det gäller utbyggnadens påverkan på riksintresset Göteborgs Hamn så innebär utbyggnaden i första hand att delar av kajplats 24 tas i anspråk som istället kunnat användas för tilläggning av fartyg. Merparten av utbyggnaden sker dock vid kajplats 22 och 23 som idag har ett alltför begränsat vattendjup för att kunna ta emot större fartyg. För att iordningsställa dessa platser krävs omfattande muddring av kraftigt förorenade sediment som inte kan tippas i havet utan måste hanteras på land eller annan godkänd motagningsanläggning vilket är förknippat med mycket stora kostnader. Iordningställande av kajplatser för större/ fler fartyg innebär därtill sannolikt behov av investeringar/åtgärder för att minska såväl buller som emissioner från fartygen som ligger vid kaj med hänsyn till gällande miljö kvalitetsnormer (luft) med avseende på partiklar och kväveoxider.

Sweco har sammanställt dokumentet "Teknisk Beskrivning, Järnvägen För prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap Miljöbalken" vilken behandlar frågorna om förslagets påverkan på sjöfarten och riksintresset, bland annat förutsättningar för utformning av kajkonstruktioner och åtgärder i befintlig kajkonstruktion. Dokumentet är del av granskningshandlingen.

Genomförda fartygssimuleringar (Manöversimulering, 2016-01-22), vilken är en del av granskningshandlingarna, visar att nuvarande verksamhetsutövare, d.v.s. Stena line, på ett säkert sätt kan manövrera deras fartyg till och från deras nuvarande kajplatser även vid utbyggnad av Järnvågen. Med ledning därav bedöms planerad utbyggnad utifrån nuvarande förhållanden inte medföra någon betydande påverkan på riksintresset hamn. Planbeskrivningen har kompletterats med text om riksintresset.

Geotekniska utredningar för att säkra kajer och Götatunneln har genomförts.

Riskanalysen av WSP har reviderats och är underlag till planen.

Riskbedömning för linbanan kommer att genomföras under projekteringsfasen. . En möjlighet för att undvika isbildning på gondolerna är att linbanan är igång dygnet runt.

Trafikförslaget för av och påfarter till E45 är omarbetat sedan samrådet. Se vidare i sammanfattningen.

28. Vattenfall Eldistribution AB

Har inget att erinra då verksamheten inte har några anläggningar i området.

29. Västtrafik

Är positiva till planområdets nära läge till god kollektivtrafik och en förtätning av centrala Göteborg. Västtrafik delar stadens och planens ambitioner att öka andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång. Västtrafik ser fram emot en fortsatt dialog.

I förslaget saknas möjligheten för buss att komma från E45/Oscarsleden till Skeppsbron som idag är trafikerat av en Stombusslinje och en Expressbusslinje samt ytterligare några linjer.

Så som trafikkartan ser ut måste frågan ställas om Stombuss och Expressbuss i Linnégatan är tänkta att ledas in i spårvagnshållplatserna på Järntorget för vidare färd mot Stenpiren via Järntorgsgatan?

Kommentar:

Trafikkontoret och Västtrafik har haft en dialog sedan samrådet angående lösningar för busstrafiken genom Järntorget. Stora delar av Järntorget berörs inte av detaljplanen. Detaljplanen motsätter sig inte Stombuss eller Expressbuss på Järntorget eller att buss färdas från E45/Oscarsleden till Skeppsbron.

Sakägare

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



30. Konsortiet

Ett gemensamt yttrande från konsortiet av fastighetsägare har inkommit. Medlemmarna är: Hotell Draken, Riksbyggen, Stena Fastigheter, NCC Property Development, Elof Hansson Fastigheter AB och Älvstranden Utveckling AB.

Planhandlingarna har arbetats fram i en nära och god samverkansprocess med stadens förvaltningar. Vi ser att detaljplanen kommer att skapa de bästa förutsättningar för att åstadkomma blandstaden och för ett genomförande av de gemensamma visionerna. Planen medger goda kopplingar och integration med den befintliga staden samt utgör en bra grund för vidare utveckling av området. Nedanstående generella synpunkter, anser vi, skulle ytterligare öka kvaliteterna i planen.

För att säkra levande bottenvåningar över utbyggnadstiden önskas flexibilitet i beteckningar avseende bottenvåningarna, som möjliggör varierad användning över tid, i takt med utvecklingen i området. Konsortiet önskar få in beteckningarna B, E, H och K för samtliga bottenvåningar. Det är även viktigt att planen medger platsbildning och verksamhet på allmän platsmark; uteserveringar, affärsverksamhet, scener mm.

Ett realiserande av en linbanestation och/eller en hållplats för Älvtrafik är därför väsentligt för områdets utveckling för att skapa attraktiva stråk som bildar ihop staden.

Rätt till underbyggnadsrätt för parkering önskas under respektive kvarter för att säkra framtida behov avseende alternativa transportsätt. I parkeringsfrågan ställer sig Älvstranden Utveckling AB, i egenskap av konsortiedeltagare, bakom planförslaget.

Kommentar:

Konsortiet har fortsatt vara delaktiga i arbetsmöten mellan stadens förvaltningar och konsortiedeltagarna i processen med planarbetet efter samrådet. Deltagarnas synpunkter har till stor del behandlats i planarbetet.

Stadens ambition är att skapa stor andel aktiva bottenvåningar för att främja en levande och trygg blandstad som är aktiv både dag- och kvällstid. I detta centrala läge anser staden att det i stor utsträckning ska vara möjligt att skapa aktiva fasader i entréplan.

31. BRF masthugget

Planarbetet i den västra delen upplevs inte helt genomtänkt. Det är tydligt att området vid Järntorget mot hamnen har prioriterats i detaljplanearbetet. Föreningen hänvisar till inlämnat yttrande gällande programmet för området och uttrycker besvikelse för flera synpunkter som inte har förverkligats i planarbetet.

I samrådshandlingarna anges att trafikändringar kan komma att genomföras under och efter planarbetet. Problemet är att eventuella trafikändringarna påtagligt skulle förändra förutsättningarna för den nyproduktion som planeras. Föreningen anser därför att den västra delen av detaljplaneområdet bör brytas ut och planläggas först efter det att beslut tagits om E45/Oscarsleden och Stena Line.

Planen medger nya parkeringshus vilka omöjliggör förvekligandet av Göteborgs stads vision om en central älvstad som kopplas ner till älven. Visionen om att staden skall kunna kopplas ner till älven förutsätter även beslut avseende omplacering av Stena Line.

Boende i vår förening och i stadsdelen kommer att förlora hamnutsikt och andra betydelsefulla boendekvaliteter i samband med nyproduktion vid norra Masthugget. Det är som vi tidigare påtalat därför viktigt att den västra delen av planområdet innehåller kvaliteer och nyttigheter som kan kompensera de negativa effekterna.

Föreningen anser att parkeringslösningarna måste spridas mer jämt i planområdet. Nedgrävning av garage som planeras vid Skeppsbron skulle kunna vara ett alternativ.

Föreningen ställer sig frågande till etablering av den verksamhet som bedrivs i Kommersen i nyproducerat hus.

Föreningen hoppas att Göteborgs Stad inser att möjligheten till att skapa Göteborgs mest attraktiva stadsdel kan försvinna om planeringen av området inte hanteras ansvarsfullt och med korrekt beslutsordning.

Kommentar:

Angående synpunkt om kommersen, se i sammanfattningen.

Göteborgs Stad har valt att arbeta med en samlad lösning för parkeringsplatser i detaljplanen. Detta bland annat för att kunna samutnyttja parkeringar för flera olika behov och för att i en framtid, med ett mindre behov av biltrafik, enklare kunna omvandla parkeringsplatser till andra användningar.

Efter samrådet så har parkeringshusen norr om kommersen slagits ihop för att skapa en framtida möjlighet för koppling och förlängning från Masthuggstorget ner mot älven, se illustrationskartan.

Stadsutveckling innebär ofta en förändring. Staden är medveten om att viss utsikt kommer att förändras och förstår om detta inte upplevs positivt för alla boende. Stadens bedömning är att förändringen av utsikten inte innebär någon betydande olägenhet för de boende.

Bebyggelsen i den västra delen av planområdet sätter inga hinder för den fortsatta utvecklingen av E45/Oscarsleden eller Stena Lines område.

32. Byggnadsbolaget C Lundahl

Bolaget skickade synpunkter på programmet för Norra Masthugget och i samrådsredogörelsen 2012-05-29 angav Stadsbyggnadskontoret att skisserade planer för fastigheten Masthugget 29:4 bör kunna vara genomförbara. Bland annat vill bolaget bygga cirka 100 nya hyresrätter. I planförslaget har bolagets fastighet 29:4 ges ingen ändrad användning. Bolaget vill ges möjligheter till nybyggnationer av det hyresrättspaket och kontor jämte publika bottenvåningar som bolaget redovisat som önskvärd utveckling av fastigheten och att detta anges i detaljplanen.

Planen medför problem för bolaget och verksamheterna på fastigheten, då tillgängligheten till verksamheterna och nyttjandet kraftigt försämras, kanske helt omöjliggörs. Verksamheterna kräver full tillgång till Masthammsgatan och Östra Sänkverksgatan som transportgator samt vara fullt tillgängliga från Oskarsleden.

Vid jämförelse av de förslag bolaget framfört för utveckling av fastigheten och de av Stadsbyggnadskontoret uppställda villkoren i programmet, kan konstateras att bolaget klarar uppställda villkor vid exploatering av sitt nybyggnadspaket.

En ändring av användningen av Masthammsgatan och Östra Sänkverksgatan medför en avsevärd skada för bolaget. Bolaget kan bli tvingat att besvära sig över detaljplanen för att skydda sin rätt till full tillgänglighet till fastigheten.

Kommentar:

Trafikkontoret har arbetat med utformningslösningarna kring fastigheten. Tillgängligheten skall säkras.

Byggnadsbolaget har valt att inte delta i planarbetet. Fastigheten kommer inte att vara en del i planområdet.

33. Eklandia

Lämnar yttrande i egenskap av ägare till fastigheten Göteborg Masthugget 26:1 ("Amerikahuset"). Amerikahuset var inkluderad i programförslaget för Norra Masthugget år 2010. Eklandia har dock inte medverkat eller blivit kontaktade angående detaljplanarbetet för Järnvågsgatan då Amerikahuset lämnats utanför planområdet. För Amerikahuset gäller en detaljplan från år 1920, akt 1480K-II-692. Studerar man detaljplanen så illustreras en fortsättning av kvarteret för Amerikahuset, någon fortsättning blev det dock inte. År 1968 kom en ny detaljplan direkt öster om Amerikahuset, akt 1480K-II-3234. Detaljplanen anger "T" som trafikområde och gäller än idag. Eklandia undersöker i dagsläget möjligheten för ett nytt hyreshus på den östra delen utav Masthugget 26:1, beroende på besked i bygglovsprocessen kan vårt yttrande komma att ändra sig.

Eklandia ser i huvudsak positivt på planförslaget för Järnvågsgatan i Masthugget. Planförslaget innebär dock att trafikområdet i detaljplanen akt 1480K-II-3234 kraftigt reduceras, delvis med parkmark i planområdets västra del? Hur har tankarna förändrats kring en framtida på- och avfart till Andréégatan? Eklandia tar gärna del av en illustration och en bekräftelse från Trafikkontoret att den nya detaljplanen inte innebär att ett framtida trafikmot flyttas närmre Amerikahuset

Går planförslaget igenom så innebär det stora förändringar i omgivningen kring hela Norra Masthugget. Eklandia anser därför att den tänkta på- och avfarten mot Andréégatan ska utredas och lyftas in i den nya detaljplanen för Järnvågsgatan då planförslaget och trafikmotet är starkt sammankopplade.

Kommentar:

Trafiksituationen kring Amerikahuset styrs inte i detaljplanen. Detaljplanen är inte beroende av en påfart vid Amerikahuset. Hur området vid Amerikahuset kommer att utvecklas kommer att utredas vidare, illustrationen visar en möjlig lösning.

34. Elof Hansson

Har följande synpunkter på plankartan:

Kvarter A3: Önskvärd byggnadsarea e₁, ljus BTA 7 000 m², Lägga till K och C, för kontor och handel (verksamheter), Byggnadshöjd 38 m för hela byggrätten, V₄ mot kanalen.

Kvarter A4.1: Önskvärd byggnadsarea e₁, ljus BTA 9 000 m², V₄ mot kanalen, Möjlighet till underbyggnadsrätt för parkering för att säkerställa framtida transportlösningar

Kvarter A4.2: Önskvärd byggnadsarea e₁, ljus BTA 25 000 m², Friare placering för högdelen ovanpå lågdelen, Önskvärd byggnadshöjd på högdelen 79 meter, Möjlighet till underbyggnadsrätt för parkering för att säkerställa framtida transportlösningar

Kvarter D2: Byggnadsarea, e₁, ljus BTA 9 500 m², Möjlighet till bäring av överhängande volym (pelare), Lägga till V₅, Ta bort q1 från befintliga byggnadskroppar, Lägga till C för befintliga byggnader.

Kvarter F2: Önskvärd byggnadsarea e₁, ljus BTA 17000 m², Öka byggrätt för låga delen 24 m öster ut, Möjlighet till teknik och hisstopp ovan högsta byggnadshöjd, Lägga till K och C för lågdelen 7 m, Lägga till C för befintliga byggnader, Ta bort V₃, Lägga till V₅

Kommentar:

Elof Hansson är del i konsortiet vilka har fortsatt vara delaktiga i arbetsmöten mellan stadens förvaltningar och konsortiedeltagarna i processen med planarbetet efter samrådet. Deltagarnas synpunkter har behandlats i planarbetet.

35. Folkets Hus

Samrådshandlingens plushöjder på byggnaderna stämmer inte överens med dokumentationen kring höjder på befintliga byggnader.

Det finns en byggrätt i gällande detaljplan ovanpå befintlig ”högghusedel”. Här finns planer på att omvandla befintligt fläktrum till verksamhetslokaler. Ta med denna möjlighet även i ny plan.

Folkets hus beskriver det kulturhistoriska värdet i biografen draken, de investeringar som har gjorts i biografen och att utvecklingen av Folkets hus med ett hotell inte skall ses som ett hot mot biografen utan en viktig förutsättning för att för framtiden säkra dess existens och nyttjande som biograf och samlingshall. Folkets hus redovisar förändringar som verksamheten önskar komplettera med:

- En fungerande ytterentré som klarar vinterklimatet, förslagsvis karuselldörrar.
- Ett genombrott i entréplanet vid nuvarande biljettkassa för att nå hotellets lobby
- En öppning, till höger innanför entrén, till hotellets blivande bar.
- En ny hiss omedelbart norr om (utanför) foajén för att klara tillgängligheten med rullstol till övre foajén och biosalongen.

Det kan också finnas anledning att säkra möjligheten att t.ex. utnyttja tidigare fläktrum ovanför kongressalen till verksamhetslokaler. Det är viktigt att den kommande detaljplanen inte, genom en för snäv skrivning av bestämmelserna, omöjliggör, för hotellprojektet, nödvändiga åtgärder eller att planen blir svår att tolka. Och det bör alltså finnas möjlighet att inom detaljplanen vidare utveckla byggnaden för nya behov, återigen utan att äventyra de väsentliga kulturvärdena. Förslag till skrivning i planbestämmelserna:

q1 - Byggnaden får inte rivas. De delar av byggnadens exteriör som är ursprungliga, liksom byggnadens ursprungliga huvudtrapphus mot Olof Palmes plats, ska bevaras till såväl helhet som enskilda byggdelar, material, färg och dekorativa detaljer, så att dess kulturhistoriska kvaliteter och arkitektoniska egenart inte förvanskas. Förändringar som påkallas av byggnadens fortsatta verksamhet ska utföras med samma aktsamhet om de kulturhistoriska värdena.

q3 - Biografsalongen och dess fasta inredning får inte ändras. Till fast inredning hör bl.a. väggpaneler i trä, ursprungliga dörrar och dörrfoder, dekorativa väggfasta detaljer, trappor och trappräcken. Foajéns karaktär får inte förvanskas. De åtgärder som byggnadens nya användning påkallar ska ske på ett så varsamt sätt att de naturligt faller in i den ursprungliga arkitekturen. Vård- och underhållsarbeten ska anpassas till byggnadens egenart så att det kulturhistoriska värdet inte minskar.

Kommentar:

Folkets hus är del i konsortiet vilka har fortsatt vara delaktiga i arbetsmöten mellan stadens förvaltningar och konsortiedeltagarna i processen med planarbetet efter samrådet. Deltagarnas synpunkter har behandlats i planarbetet.

Redovisade plushöjder är enligt gammalt höjdsystem. Plushöjderna ändras till gällande höjdsystem.

36. Folkteatern

Området kring Järntorget hör till de mest spännande och kulturellt vitala i Göteborg. Det är av största vikt, tror vi, att områdets kulturutövare och kulturorganisationer kommer till tals angående de planer som nu tar form. Anmärkningsvärt är att den planerade till- och ombyggnaden av Folkets hus omöjliggör fortsatt verksamhet vid Folkteatern, den främsta kulturaktören i området. För att inte den fortsatta processen ska försenas tror vi att det är lämpligt att så snart som möjligt återknyta kontakten med företrädare för kulturlivet. En samrådsgrupp med företrädare för kulturaktörer i området bör snarast sammanställas.

Kommentar:

Kontakt har skett mellan Folkteatern och fastighetsägaren sedan samråd. Detaljplanen hindrar inte fortsatt verksamhet för Folkteatern.

37. Higab

Användning av kvartersmark – planbeteckning Lagerhuset, Masthugget 32:2 bör kompletteras med ett C (Centrum). Fastigheten inrymmer idag verksamheter av centrumkaraktär.

Ytan i planförslaget märkt "Torg" används idag för angöring och inlastning till fastigheten och måste även i fortsättning kunna nyttjas för ändamålet.

Idag finns ca 30 uthyrda parkeringsplatser tillhörande fastigheten. Vi förutsätter att ersättningsplatser i motsvarande antal kan anordnas i anslutning till fastigheten eller i dess närhet.

Kommentar:

Ett underjordiskt P-garage planeras i närheten till Higabs fastighet Lagerhuset. En samordning av P-platserna sker, parkeringsplatserna för fastigheterna kommer att ersättas.

Planen motsätter sig inte att man anordnar en angöring och inlastning till fastigheten.

Plankartan har ändrats, C har lagts till för fastigheten.

38. NCC

NCC Property Development är medlem i Älvstrandens konsortium för rubricerad detaljplan och har följande synpunkter.

Kvarter E2:

Beteckning: Byggrätten för kvarteret är idag markerad med beteckningen DC. För att i enlighet med stadens intention om blandstad föreslås därför att beteckningen kompletteras med ett K och H för att därigenom möjliggöra uppförandet av kontor och handel.

Utbredning: För att möjliggöra ett torg (som idag är markerat som torgyta i direkt anslutning till kvarter E2) mellan kvarteren E2, E3, E1 och E4 önskar NCC att Masthammsgatans gaturum minskar genom att kvarter E2:s fotavtryck ökar samt förändras och genom detta växer söder ut mot Masthammsgatan.

Höjder/våningsantal: Genom att arbeta med flexibilitet i detaljplanerna ger vi förutsättningar för en hållbar detaljplan över tid. Således bör tillåten byggnadshöjd och våningsantal vara lika över hela byggrätten då slutligt förslag ännu inte finns framme.

Volym: Enligt samrådshandlingen uppgår tillåten byggnadsvolym till 10 400 lcvn BTA. Tillsammans med Staden har NCC presenterat en något större bygg rätt som bidrar till ett bättre samspel med kvarteret och torgbildningen. Enligt liggande förslag från NCC uppgår total byggnadsvolym till 12 572 lcvn BTA. Vi föreslår att handlingen uppdateras med ny tillåten byggnadsvolym.

Underbyggnadsrätt: För att möjliggöra eventuell parkering, teknik och installationer i källarplan bör underbyggnadsrätt medges. Därför bör således även P anges över hela byggrättens källarplan. Underbyggnadsrätten förväntas ligga utanför kommande tillåten byggnadsvolym, dvs att underbyggnadsrättens volym tillkommer.

Inlastning: För att säkerställa transporter till verksamheter i framför allt bottenvåningen bör detaljplanen medge en inlastningsmöjlighet i Nordhemsgatans förlängning.

Kvarter D2

Beteckning: För att möjliggöra uppförandet av kontor och handel över hela kvarteret skall beteckningen kompletteras med ett K och ett H för hela byggrätten. Beteckningen V1 bör utgå för att skapa frihet avseende utformandet av kommande entréer.

Utbredning: Enligt NCC:s förslag på kvarteret D2 är utbredning och placering av kvarterets torndelar förändrade. Plankartan bör således anpassas därefter. Trafikutrymme för linbanan bör placeras längst åt öster i kvarteret som en solitär, dvs som en separat del av kvartersytan. Vidare bör även möjlighet till 3D-fastighetsindelning för linbanestationen beaktas i planarbetet. Detta innebär att den östra torndelen placeras väster om linbanans utbredning. Utdragning över intilliggande allmänplats är större i NCCs förslag än vad som anges i plankartan.

Volym: Enligt samrådshandlingen uppgår tillåten byggnadsvolym till 16 000 kvm BTA i västra delen och 9 200 kvm BTA i östra delen. Då frågeställningarna för kvarteret är många och komplexa föreslås att även här gör detaljplanen mer flexibel och istället presentera en volym för hela kvarteret om 25 200 kvm.

Inlastning: För att säkerställa transporter till verksamheter i framför allt bottenvåningen bör detaljplanen medge en inlastnings möjlighet i Nordhemsgatans förlängning.

Underbyggnadsrätt: För att möjliggöra eventuell parkering, teknik och installationer i källarplan bör underbyggnadsrätt medges. Därför bör således även P anges över hela byggrättens källarplan. Underbyggnadsrätten förväntas ligga utanför kommande tillåten byggnadsvolym, dvs att underbyggnadsrättens volym tillkommer.

Kommentar:

NCC är del i konsortiet vilka har fortsatt vara delaktiga i arbetsmöten mellan stadens förvaltningar och konsortiedeltagarna i processen med planarbetet efter samrådet. Deltagarnas synpunkter har behandlats i planarbetet.

39. Riksbyggen

Riksbyggen deltar som en av konsortieparterna i utvecklingen av Masthuggskajen och är övertygade om att resultatet av arbetet med planläggningen kommer att resultera i en fantastisk stadsdel med alla de kvaliteter som medborgarna önskar. Ett antal mindre ändringa på planhandlingarna önskas.

Kvartersbenämningarna som refereras till i texten nedan återfinns på bifogad plankarta. I de fall smärre förskjutning av gränser är önskvärd återges detta på bifogade situationsplaner. Detta gäller Kv. eLi, E3, E4 och B2.

Kv. C1.1: Riksbyggen önskar att byggrätten utökas för att uppnå kontorsplan om cirka 900 m² istället för som idag 500-600 m². Som en följd av detta önskas justering av e-talet från 4400 m2 till 5 800 m2. Det är en direkt konsekvens av utökad yta i plan.

KV. E3: Justeringar av byggrätter förselas vilket innebär att gaturummet, vilket nu är väl tilltaget, smalnas av mot Masthamnsgatan. En sådan justering skapar betydligt bättre förutsättningar för bra och ändamålsenliga lägenhetslösningar. För att möjliggöra en livsmedelsbutik i markplan krävs att kvarterets gård underbyggs. Detta innebär i sin tur att e-talet behöver justeras från 10900 m2 till 12 100 m2. Bolaget vill ha möjlighet att underbygga kvarteret med garage, utan dagens p-talsbegränsning.

KV E4: Samma önskemål som kvarteret E3 angående justering av byggrätt och garage.

Kv. A2: Möjlighet att underbygga kvarteret med garage, utan dagens p-talsbegränsning, önskas.

Kv B2: Riksbyggen skickar förslag på justering av byggrätten vilket även skulle påverka att e-talet för Kv. B1 behöver justeras från 12000 m2 till 14000 m2.

Kommentar:

Riksbyggen är del i konsortiet vilka har fortsatt vara delaktiga i arbetsmöten med stadens förvaltningar. Deltagarnas synpunkter har till stor del behandlats i planarbetet.

40. Stena Fastigheter

Planhandlingarna har arbetats fram i en nära och god samverkansprocess med stadens förvaltningar. Planen medger goda kopplingar och integration med den befintliga staden samt utgör en bra grund för vidare utveckling av området. Nedanstående synpunkter vill bolaget belysa i det fortsatta arbetet med detaljplanen;

Oskarsleden: Stena Fastigheter är bekymrade för eventuella konsekvenser för fastigheten Masthugget 34:7, om trafikleden flyttas närmare fasaden.

Gångbro över Oskarsleden: Det förändrade nyttjandet av Värmlandsgatans in- och utfart i det norra läget med hänsyn till befintlig gångbro och fastighetens kontorsentré måste studeras ytterligare med tanke på hur befintlig gatsektion kan hanteras optimalt.

Kvarter E1: Stena har tagit fram ett förslag med en påbyggnad av befintligt kontorshus i två våningar samt en tillbyggnad med en högdal med små bostäder i ca 10 våningar ovanpå kontorsvåningarna. Med detta förslag som grund behöver bebyggelseytan uppdelas på en befintlig yta och en tillkommande yta. Total tillkommande för detta kvarter blir ca 10 000 kvm BTA, vilket är vårt önskemål.

Kopplingar över älven: Ett realiserande av en linbanestation och/ eller en hållplats för Älvtrafiken är väsentligt för områdets utveckling. Hållplatsen för älvtrafiken föreslås placeras i ett mer östligt läge än vad illustrationen till detaljplanen redovisar.

Underbyggnadsrätt för parkering: Rätt till underbyggnadsrätt för parkering önskas i de kvarter som tilldelas Stena, för att säkra framtida behov avseende alternativa transportsätt.

Kommentar:

Stena Fastigheter är del i konsortiet vilka har fortsatt vara delaktiga i arbetsmöten med stadens förvaltningar. Deltagarnas synpunkter har till stor del behandlats i planarbetet.

Eventuellt läge för Älvtrafiken har ändrats till granskningshandlingarna.

Trafikstrukturen angående Värmlandsgatan har omarbetats till granskningshandlingarna. Värmlandsgatan kopplas inte längre i förslaget ned till E45.

41. Stena Line

Stena Line ser att detaljplanen kommer att skapa de bästa förutsättningar för att åstadkomma blandstaden och för ett genomförande av de gemensamma visionerna. Nedanstående synpunkter vill Stena Line belysa i det fortsatta arbetet med detaljplanen;

Angöring från Oskarsleden: Trafikangöringen in till Danmarksterminalen österifrån måste utformas som en prioriterad trafiklösning. Ut- och infart från lokalgatan till huvudgatan måste bli mer tydlig än vad den är idag. Dessutom skall gång- och cykeltrafiken hanteras i denna lösning på ett bra sätt. Stena förutsätter medverkan i det fortsatta arbetet tillsammans med Trafikverket och Trafikkontoret.

Då ytan som föreslås som placering för linbanetornet idag utnyttjas som terminalområde vill Stena ha kvar samma nyttjanderätt som tidigare. Placering av linbanetorn får ske i samråd med Stena.

Gångbro över Oskarsleden: Det förändrade nyttjandet av Värmlandsgatans in- och utfart i det norra läget med hänsyn till befintlig gångbro måste studeras ytterligare. En stor del av persontrafiken på våra båtar kommer från spårvagnshållplatsen på Första Långgatan eller från befintliga parkeringsanläggningar. Det är viktigt för de gående att de på ett enkelt och trafiksäkert sätt har möjlighet att passera utmed Värmlandsgatan och nå gångtunneln till terminalbyggnaden.

Utfyllnadsområde öster om terminalområdet för ny bebyggelse: Stena Lines kajområde måste studeras ytterligare i det fortsatta arbetet med detaljplanen. Det är viktigt att utfyllnadsområdet av kajområdet ej begränsar kajplats för fartyg öster om terminalen.

För att underlätta för Danmarkstrafiken förordar vi att hållplatsen för Älvsrabben placeras i ett mer östligt läge än vad illustrationen till detaljplanen redovisar.

Kommentar:

42. Swedegas AB

Har ingen högtrycksledning eller planerad utbyggnad för energigas i anslutning till planområdet, därav har Swedegas AB inget att erinra mot erhållet detaljplaneförslag.

Kommentar:

43. TeliaSonera Skanova Access AB

Inom aktuellt område har Skanova ett antal kabel-/kanalisationsstråk, innehållande både koppar- och fiberkablar och har konstaterat ett antal konfliktpunkter, fler konfliktpunkter

ter kan säkert uppdagas när detaljprojektering sker. Kontakt bör tas i god tid, helst sex månader innan åtgärd krävs för diskussion om eventuell flytt av Skanovas anläggningar. Skanova har för övrigt, inget att invända mot planförslaget.

Kommentar:

44. Wallenstam

Planområdet kan bli "det bästa av två världar" och kan komma att innehålla lättillgängliga kommersiella lokaler i ett mycket attraktivt, vattennära område. För att uppnå ovanstående behöver detaljplanen utvecklas. Wallenstam har sedan många år lämnat in intresseanmälan för att få medverka i konsortiet för Norra Masthugget och är även sakägare då bolaget företräder följande fastigheter: KB Myran nr 30, Masthugget 10:3, KB Myran nr 514 och Masthugget 10:19.

Stark egen karaktär: Planområdet har två olika karaktärer där den östra delen har en spännande utformning. Långgatornas mer strikta kvartersstruktur bör appliceras på det västra planområdet och all fokusering på Första Långgatan som huvudstråket västerut. Även om terminalområdet inte ingår i planen antyds en utveckling ned till en ny kajkant. För att få en helhetsbild bör terminalområdet illustreras mer även om det inte ingår.

Hög täthet: Förslaget indikerar en för låg täthet. Basnivån, på sex till sju våningar, bör höjas till åtta till nio. I den västra plandelen behövs ett omtag göras för att öka tätheten och skapa mer sluta kvarteren.

Trafik: Förslaget behöver utvecklas med tanke på den kösituation som redan idag finns kring Järntorgsmotet. Infarkten kommer att bli värre.

Koppling till omgivande stråk: Kopplingen till vattnet från Linnegatan är överlag bra men en tydlig målpunkt krävs. Den västra delen av området har dåliga kopplingar till omkringliggande kvarter trots de uttalade ambitionerna. Stadsmässigheten är dålig. Första Långgatas barriäreffekt har stärkts med de rondeller som läggs i korsningarna med tvärgatorna.

Tillsammans gör vi ett bra förslag bättre: Wallenstam är förvånade över att stadsbyggnadskontoret inte tar en dialog med aktörerna på andra sidan Första Långgatan för en diskussion om hur området kan aktiveras och barriäreffekter kan minskas. Effekten av ett sådant samarbete kan påverka utformningen mycket positivt.

Kommentar:

Dialogen mellan fastighetsägarna på första långgatan, blivande och befintliga, pågår i dagsläget.

Stadsmässigheten och barriäreffekter på Första långgatan har arbetats vidare med efter samrådet. Kvalitetsprogrammet redovisar utformningsprinciper för gatan. Granskningshandlingarna presenterar slutna kvarter i högre grad än samrådsförslaget, se illustrationskartan. Vid Masthuggstorget föreslås nu också en tydligare framtida koppling ned mot Älven. Om planområdet byggs ut kommer det att bli ett av de mest exploaterade delarna i Göteborg. En avvägning har gjort mellan en hög exploatering i ett hållbart och attraktivt läge och att tillskapa tillräckligt med ljus och grönska för de som vistas i området.

Angående trafiksituationen vid Järntorgsmotet, se sammanfattningen.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

45. Viscus AB

Driver en träningsanläggning i området (i fryshuset) med ett antal anställda. Kunderna tar sig till lokalen med kollektivtrafik, bil, cykel och till fots. Viscus är positiva till utvecklingen i området men vill flagga för en rädsla att Övre Husargatan ska upprepas där vi skärs av på grund av bygget så att kunderna inte kan komma till lokalen. Viscus största farhåga är att trafikflöden inte löses under byggtiden på ett bra sätt.

Kommentar:

Trafiklösningen under byggtiden styrs inte i detaljplanen. Trafikkontoret ansvarar för tillgängligheten under byggtiden med målsättningen att all pågående verksamhet skall kunna fortsätta. Byggnationen kommer troligtvis att ske i etapper vilket underlättar att fastigheterna är tillgängliga även om vissa vägar blir avstängda under perioder. Yttrandet har vidarebefordrats till Trafikkontoret.

Övriga

46. Boende på Borraregatan 1

Ger en eloge till Kanozi Arkitekter och Stadsbyggnadskontoret som med denna plan ger Göteborg något att vara mycket stolt över. Denna del av Göteborg som har varit avskuren av trafikleder samt låst av Stena Line under lång tid vilket har skapat en ful och ogästvänlig plats att vara på. Området ges nu tillfälle att få en helt ny identitet mot älven och skapa en tät urban stad med flera höga hus och spännande arkitektur! Det är viktigt att man ställer stora krav på dom höga byggnadernas utformning och arkitektur så att dessa ger området karaktär och status. Om man får önska så ser jag gärna att man bygger över resten av trafikleden i detta planområde samt ger utrymme för fler riktigt höga byggnader på sikt när Stena Line har flyttat.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar.

47. Boende på Chapmans Torg 10

Roligt att det planeras för ny bebyggelse utefter Första långgatan! Självklart vill man gärna komma ner till kajen/vattnet men jag tycker det är viktigt att Stenas passagerartrafik med sin terminal och sina fartyg får ligga kvar. Vad är en hamnstad utan synliga fartyg? Det finns ju nästan inga större båtar kvar i de inre hamnarna idag. Som "icke bilburen" är det också lätt att ta sig till Stena för vidare transport till Danmark. Tror också att terminalens läge gör det attraktivt för danskar med flera turister att ta sig till Göteborg och in i staden utan bil.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar.

48. Boende på Dahlströmmsgatan 46

Sammantaget är det mycket glädjande att Göteborg tar sig an dessa centralt belägna ytor som legat dåligt utnyttjade under lång tid, och att det görs med goda ambitioner att skapa blandade stadsmiljöer. Effekterna av den nya skalan på hushöjder är svåra att bedöma men blir intressanta att följa över tid.

Social mångfald bortom klichéer: Låt Kommersen stå kvar med befintlig verksamhet orubbad så länge byggnaden kan underhållas och nuvarande aktörer vill vara kvar. Kommersens värde som en plats för både social och ekonomisk mångfald lyfts förtjänstfullt fram i planbeskrivningen. Det är därför beklagligt att planen illustreras med en ny byggnad för samma typ av verksamhet som idag. En ny byggnad kommer oundvikligen att förlora de flesta av dem som idag finner en fristad i Kommersen, trots ambitionen att utveckla "icke kommersiell verksamhet".

Trafik och orienterbarhet: Gång- och cykelnät är rimligt finmaskigt men det återstår att övertyga om både orienterbarhet och framkomlighet i mötet med bilar och kollektivtrafik. Att ambitionen varit att göra så små ändringar i trafikföringen som möjligt framstår som alltför modest i samband med att bygga en ny stadsdel. Nu finns chansen att öka orienterbarheten och logiken i flödena för alla trafikslag i det som idag är ett svårtolkat trafiklandskap. I planbeskrivningen läggs stor tonvikt på trafiksäkerheten medan orienterbarheten får mindre uppmärksamhet.

Parker: Med tanke på att det är ont om parker i planområdets omgivning finns en risk att grönytorerna framstår som underdimensionerade när stadsdelen är färdigbyggd, särskilt som den västra av de båda parkerna till stor del hänger samman med både bostadshus och förskolegård och därmed inte självklart kommer att upplevas som helt offentlig. I samband med att planen tas fram vore det önskvärt med en helhetsbild över parker och

rekreationsområden för denna del av staden, så att det blir tydligt vilka möjligheter det finns både i den närmaste framtiden och på sikt.

Kommentar:

Angående synpunkt om kommersen, se sammanfattningen.

Trafikstrukturen har omarbetats till granskningshandlingarna, bland annat så att orienterbarheten med hänsyn till siktlinjer i den östra delen av planområdet har setts över. Se aktuell illustrationskarta.

Ett parkprogram för Linnéstaden har genomförts. Dokumentet heter ”Parkplan Linnéstaden - En utvecklingsplan för landskapet i Linnéstaden”, från maj 2012. Dokumentet togs fram av Park och Naturförvaltningen.

49. Boende på Håltavägen 9

Ställer sig tvekan till planeringen för spårvagnstrafiken och de två trafikplatser som skapas. Anser att försämringar i framkomlighet och säkerhet skapas samtidigt som hastigheterna ska öka och ser motsättningar i detta. Johannesplatsen nämns som exempel på en farlig trafikplats för spårvagn. Anser det vara bättre att gräva ner sträckan Järntorget-Stigbergstorget för att få en snabb och konfliktfri spårbunden trafik.

Kommentar:

Det finns ingen plan i dagsläget på att gräva ner spårvagnstrafiken mellan Järntorget och Stigbergstorget. Enligt trafikstrategin skapar planförslaget hög tillgänglighet med bil, dock begränsad framkomlighet, vilket innebär en god trafiklösning för de som behöver köra där, men mindre attraktiv för de som bara vill passera genom bebyggelseområdet med bil.

50. Boende på Mattssonsliden 2

Förslaget kommer leda in mer trafik på Första långgatan med risk för försämrad bullernivå och luftkvalitet för boende i omgivningen. Trafiken som skall passera rondellen vid Första Långgatan behöver i dag, och även i detaljplanens utformning, stanna för spårvagnstrafiken. Här finns en stor risk för köbildning då det förnärvarande är tre spårvagnslinjer som passerar.

Boenden vill att det görs en kompletterande bullerutredning som utreder hur ökad trafik på avfarten vid Oskarsgatan påverkar ljudet mot fasaden för befintliga bostäder, hur eventuellt ökad spårvagnstrafik påverkar bullernivåer och hur trafiken till de nya parkeringshusen bidrar till buller. Reflektion av buller mot den nya bebyggelsen skall tas med i beräkningarna.

Kommentar:

Trafikförslaget har omarbetats sedan samrådet. Planhandlingarna har kompletterats med hur befintliga bostäder påverkas av förslaget gällande buller.

51. Boende på Mattssonsliden 10

Utformningen måste ske på ett sätt som inte förstör den idag utomordentliga visuella kontakten som finns med älven och båttrafiken på denna. E45/Oscarsleden bör grävas ner. Den nu föreslagna bebyggelsen med två stycken 7 våningar höga parkeringshus förhindrar totalt all visuell kontakt med älven. När kvarteret Kostern bebyggdes skapades siktlinjer mellan husen, det måste göra på samma sätt nu. Det torde inte heller finnas något behov av denna stora mängd parkeringsplatser.

Kommentar:

Efter samrådet så har parkeringshusen norr om kommersen slagits ihop för att skapa en framtida möjlighet för koppling och förlängning från Masthuggstorget ner mot älven.

För synpunkt angående Oscarleden, se i sammanfattningen.

52. Boende på Mimersvägen 42

Varför inte satsa på helt stängda kvarter som den befintliga bebyggelsen redan har? Skapa en riktig stadskänsla, mitt i stan.

Kommentar:

Förslaget har ändrats för att skapa hela kvarter både längs med Första långgatan och norr om den östra parken.

53. Boende på Norra Ågatan 5

Behåll Kommersen! Men utveckla konceptet. Restaurera, bygg ut området så man kan ha utomhusförsäljning samt café. Kanske öppet fler tillfällen i veckan. Utställningar osv. Bygg ett kulturmecka!

Kommentar:

Angående kommersen, se i sammanfattningen.

54. Boende på Sjömansgatan 7

Det finns kvalitét i nedre Masthugget och i planområdet som är svåra att återskapa med nybyggnation, Kommersen, Teater Trixter och de verksamheter som finns runtomkring andra Långgatan och Järntorget. Om fastighets- och markvärdena går upp och dessa miljöer för mindre bemedlade och konstnärliga verksamheter försvinner eller förbytts till andra hyresgäster/nya lokaler så förlorar staden och området en oerhört viktigt och unik miljö och rumslig atmosfär. Den nya urbana miljö som skapas kan efter förnyelse upplevas som frånvarande och "kall" i jämförelse med det som varit. Boenden hänvisar till kulturgeografen Sara Westin och hennes avhandling *Planerat, alltför planerat*.

Kommentar:

Angående kommersen, se i sammanfattningen.

SBK ser också ett stort värde i verksamheterna som till exempel Teater Trixter ligger kvar. Verksamheterna ligger i lokaler hos privata fastighetsägare där staden inte kan styra över hyressättning eller exakt vilken verksamhet lokalerna rymmer.

55. Boende på Skepparegången 14

Boenden anser att de stora frågorna, så som Oskarsledens framtid och Stenas borde lösas. Bonde i Masthugget har sett fram mot att kunna komma i kontakt med älven i den blivande "parken", rakt nedanför Masthuggstorget. De stora planerade parkeringshusen blockerar både utsikt och hamnstråk.

Kommentar:

Efter samrådet så har parkeringshusen norr om kommersen slagits ihop för att skapa en framtida möjlighet för koppling och förlängning från Masthuggstorget ner mot älven.

För synpunkt angående Oscarleden och Stena Line, se i sammanfattningen.

56. Boende på Standargatan 15

Så få platser kvar som inte är uppsnoffsade, röda sten och loppmarknaden på Masthuggstorget. Snälla låt den få vara kvar! Bygg bort parkeringarna runt omkring bara!

Kommentar:

Angående kommersen, se i sammanfattningen.

57. Boende på Svartmosseväg 41

Det är mycket positivt att området mellan Första Långgatan och E45/Oscarsleden bebyggs och idén med linbanan anses vara ett praktiskt sätt att binda ihop stadssidan och Hisingen.

Halvön vid inloppet till Rosenlundskanalen leder till tveksamhet. Här blir idén om förtätning överdriven. Älvens bredd har ett värde i sig. Halvön bryter strandlinjen och sikt-fältet mellan staden och Masthugget åt båda hållen. Förutom den viktiga estetiska/planmässiga synpunkten kan det ifrågasättas om förslaget utretts tillräckligt i vad mån det skulle påverka vattenmiljö/nivåer/flöde i älven och sjöfarten.

Hög bebyggelse bör inte förläggas så att den blir ett ”plank” mellan innerstaden och västerut. Det är i så fall bättre att koncentrera den högre bebyggelsen till ett fåtal verkligt höga och arkitektoniskt intressanta utropstecken som blir tydligt markerade ”torn”, således och koncentrerat, inte halvhögt och utbrett. Skapa nya landmärken så som Masthuggskyrkan och Läppstiftet.

De höga byggnaderna direkt utmed Rosenlundskanalen skymmer Lagerhuset vilket borde tillåtas framträda tydligt som den enda historiska byggnaden i denna del. Dessa byggnader borde tänkas om eller tas bort från plan. Området runt Folkets Hus måste hanteras med varsamhet och fingertoppskänsla. Folkets hus är en underskattad byggnad. Planritningens hotell och tillbyggnad ter sig tveksam. Ursprungsbyggnaden får inte ”dränkas” utan måste ha viss luft kring sig.

Området direkt framför Masthuggstorget borde kunna utnyttjas på annat sätt än i planskissen. Bygg inte parkeringsbyggnaden mot E45/Oscarsleden utan låt Masthuggstorget och området mellan Första Långgatan och leden öppnas till ett förlängt torg som sträcker sig i riktning mot vattnet. Bygg den nya Kommersen som en låg byggnad i mitten och utnyttja resten av torget till just ”kommers” med paviljonger för handel utmed var sida av torget, tänk Naschmarkt i Wien.

Kommentar:

Angående höga hus, se i sammanfattningen.

Efter samrådet så har parkeringshusen norr om kommersen slagits ihop för att skapa en framtida möjlighet för koppling och förlängning från Masthuggstorget ner mot älven. En torgyta norr om kommersen som kan vara möjlig för tillfälliga evenemang görs möjlig.

58. Boende på Vikaneveien (Norge)

Det vore fint om området görs biologiskt intressant och mångfaldigt som High Line i New York. Båtplatser för fritidsbåtar bör byggas.

Kommentar:

SBK noterar.

59. BRF Kostern

Är ägare av fastigheten Masthugget 12:1. BRF Kostern är positiv till att en plan nu tagits fram. Vi har invändningar såväl av principiell natur som detaljsynpunkter.

Planens avgränsning: Planens föreslagna bebyggelse har i stor utsträckning utformats för att tjäna som bullerskydd mot E45/Oscarsleden. En nedgrävning och överdäckning av E45/Oscarsleden liksom avveckling av Danmarksterminalen ger planen och dess nya byggnader möjligheter till en radikalt annorlunda utformning. Kommunen borde ompröva sitt synsätt och visa helheten för Norra Masthugget.

Biltrafiken till dagens terminal är störande och tar i anspråk stora ytor attraktiva för ädlare användning. En fast förbindelse mellan Rödbby och Puttgarten gör att Stenas tysklandstrafik sannolikt kommer minska eller upphöra.

Trafiksystemet: Planförslaget visar ingen klarhet eller kontinuitet i trafiksystemet utan har vid Järntorget en ännu sämre trafiklösning än idag. Föreningen hänvisar till Program för detaljplaner i Norra Masthugget, juni 2010 sidan 56.

Snabbspårvägslinjer på en ny bro över älven vid Stigbergstorget skulle vara ett mer effektivt transportmedel i vardagspendlingen än linbana vilket må låta tilltalande mer blir ett turistjippo.

Bebyggelseutformningen: Det är av stor vikt att bottenvåningarna i de tillkommande byggnaderna får ett stort kommersiellt utnyttjande med lokaler för butiker, restauranger och tjänsteföretag.

Kommersen: Föreningen ser inte Kommersen som en tillgång i stadslivet och betraktar den utredning som gjorts om Kommersen som undermåligt. Uppdraget har lämnats till en smalt sammansatt grupp med socialpolitiska utgångspunkter och belyser ensidigt endast detta område. Det är väl känt att Kvibergs marknad och Kommersen är platser där brott begås. Graffitimålningarna saknar kulturvärde, de ursprungliga målningarna som tillkom i början av 2000-talet är övermålade flera gånger. Klottret sker utmed våra fasader längs Första Långgatan, med Kommersen som inspirationskälla. Det är inte ekonomiskt försvarbart att ha kvar verksamheten eller ersätta den med liknande.

Parkeringshusen: I ett längre perspektiv med E45/Oscarsleden under mark framstår dessa parkeringshus som helt felplacerade. Byggnaderna i närheten skapar inte detta stora parkeringsbehov. Det hade varit vettigare att placera i vart fall ett av dessa P-hus mer centralt i planområdet.

Kvartersutformningen: När Kostern planerades utformades kvarteret för att behålla den visuella kontakten med älven. Denna går nu förlorad med förslaget i nuläget.

Kommentar:

Efter samrådet så har parkeringshusen norr om kommersen slagits ihop för att skapa en framtida möjlighet för koppling och förlängning från Masthuggstorget ner mot älven. Angående den visuella kopplingen till vattnet, se i sammanfattningen.

Längs med E45/Oscarsleden kan inte bostäder placeras på grund av bullernivåerna på leden. Förslaget är därför att lägga kontorsytor och parkeringsplatser med fasader mot leden för att kunna skapa bostäder i de platser som är möjliga med gällande förutsättningar.

Staden har som målsättning att fylla så stor del som möjligt av bottenvåningarna med verksamheter.

Angående kommersen, se i sammanfattningen.

Trafikstrukturen har omarbetats till granskningshandlingarna, se illustrationskartan.

Se i sammanfattningen angående E45/Oscarsleden och Stenaterminalen.

60. BRF Tredje långgatan

Anser att det är positivt att området bebyggs med en blandning av bostäder och verksamheter men att förslaget har allvarliga brister i trafikstrukturen. Om trafiken begränsas vid Linnégatan och trafiken från Oskarsleden förs direkt in på Värmlandsgatan medför det stora risker för de som bor och verkar längs gatan.

Gatan tål inte mer trafik. Hastigheten är hög och den tunga trafiken medför vibrationer som sprider sig upp i lägenheterna. Det krävs åtgärder på hela stråkets längd för att minska hastigheten och skapa en tryggare miljö för gående och cyklande. Även i planbeskrivningen framgår det att gatan behöver göras om, men inte hur eller när. Kommunen behöver tydligare beskriva gatans förutsättningar att fungera som trygg stadsmiljö för gående och cyklande. De som bor och verkar längs gatan bör kunna vara med i diskussionen och påverka hur gatan utformas.

Även om gatan får en ny utformning har inte gaturummet de mått som krävs för ökad trafik varför det är en felaktig inriktning att föra över biltrafik från Linnégatan till Värmlandsgatan. Redan idag ger trafiken upphov till bullervärden upp till 65 decibel vid fasad, vilket är en bra bit över regeringens riktvärden.

Frågan bör även uppmärksammas utav Länsstyrelsen och är en grund för överprövan eftersom det handlar om människors hälsa. Byggnaderna längs Värmlandsgatan är kulturhistoriskt värdefulla vilket gör det svårt att göra bullerdämpande åtgärder. Bebyggelsen är enligt kommunens bevarandeprogram kulturhistoriskt värdefull i sin helhet och den enda i sitt slag i Göteborg.

Kommentar:

Detaljplanen innefattar den del i Värmlandsgatan som ligger norr om Andra Långgatan. Trafikkontoret arbetar med silning av trafiken vilket om det genomförs kommer innebära en minskning av trafik på Linnégatan och en ökning på närliggande gator. Detta är inget som styrs i detaljplanen. Synpunkterna har vidarebefordrats till trafikkontoret. Frågan angående trafiklösningarna kring Linnégatan kommer att utredas vidare.

61. Platzer Fastigheter

Platzer ser positivt på en utveckling av detaljplaneområdet till en blandad bebyggelse och en förändring i Norra Masthugget. Tyvärr följer inte planen programmet och då parken vid Masthuggstorget ner mot vattnet inte finns med. Att ersätta parken med ett högt parkeringshus strider mot visionerna. Det är viktigt att stadsdelen kan attrahera nya hyresgäster som i sin tur kan bidra till en positiv känsla och mer stadsmässig utveckling av området. Platzer kommer fortsätta driva att området i Norra Masthugget ska bli en grön, tillgänglig, aktiv och välintegrerad del av staden.

Kommentar:

Efter samrådet så har parkeringshusen norr om kommersen slagits ihop för att skapa en framtida möjlighet för koppling och förlängning från Masthuggstorget ner mot älven.

62. Skrivelse utan angiven adress

Positivt att staden utlyst en tävling och att ni går vidare med en vinnare. Stadsplanen har stora förtjänster med blandstadens kvaliteter, många riktiga gaturum och koppling till gamla Masthugget in till. Bristerna finns i de lite omotiveerade knäckarna och öppningarna på kvarteren som skapar lite otydliga gaturum. Även gångfartsgatan längs älven riskerar i sin lite splittrade rumskänsla och avsaknaden av en vanlig gatas kvalitéer bli en lite ödslig bakgata. Men den största bristen är hur planen hanterat mötet mellan staden innanför vallgraven och Masthugget. En noggrannare studie av dessa båda stadsdelars framväxt och karaktär borde inspirera till ett tydligare möte och en möjlighet att pedagogiskt läsa stadens årsringar.

Kommentar:

Förslaget har omarbetats till viss del när det gäller gaturummen. Bland annat så föreslås i granskningshandlingarna fler slutna kvartersstrukturer, se illustrationskartan.

63. Skrivelse utan angiven adress

Anser att Stena bör flyttas från Masthuggskajen till Tysklandsterminalen för att där samla all båttrafik och skapa en trevligare miljö vid Masthuggskajen. Alternativt förlägga Stena vid Älvsborgsbron, antingen på Hisingssidan eller på andra sidan.

Kommentar:

Se sammanfattningen angående Stena Lines framtid vid Masthuggskajen.

64. Skrivelse utan angiven adress

Önskar att planen kunde inkludera ett bevarande av Kommersens loppmarknad.

Kommentar:

Angående kommersen, se i sammanfattningen.

65. Skrivelse utan angiven adress

Har följande synpunkter:

Låt området bakom Kommersen bli en park med uteservering, som förslaget var i programmet för detaljplaner som färdigställdes 2012, och inte en liten öppen yta med ett högt parkeringshus som barriär mot älven.

Låt Kommersen vara kvar, i enlighet med Göteborgs stadsmuseums yttrande. Den är väldigt värdefull för att det är den sista resten av områdets historiska användande som hamnområde med hamnskjul, och den kommer också att ge en blandad karaktär åt området. Att ha kvar liknande verksamhet är inte möjligt i en nybyggd fastighet med höga hyror.

Den brutna visuella kontakten med älven vägs inte upp av något positivt i förslaget utan instället skaps parkeringsytor. Parkeringar bör grävas ner och spridas ut.

Däcka över E45/Oscarsleden, så att det kan bli kontakt med vattnet på riktigt, vilket sägs eftersträvas. Om inte detta löses först blir det ingen bra stadsdel.

Kommentar:

Efter samrådet så har parkeringshusen norr om kommersen slagits ihop för att skapa en framtida möjlighet för koppling och förlängning från Masthuggstorget ner mot älven. Angående den visuella kopplingen till vattnet, se i sammanfattningen. En torgyta norr om kommersen som kan vara möjlig för tillfälliga evenemang görs möjlig. Läs mer angående kommersen i sammanfattningen.

Angående E45/Oscarsleden, se i sammanfattningen.

66. Skrivelse utan angiven adress

Det förefaller oklart om planen tar hänsyn till nya och uppdaterade scenarier för havsvattenhöjning med minimum 1 meter och sannolikt betydligt högre nivåer till 2100. Dessutom tillkommer ökade nederbördsmängder vilket gör att det är bra med lokal hantering av dagvatten och gröna tak. Boenden instämmer inte i Yimby Göteborgs yttrande när det gäller högre boendetäthet

Kommentar:

Detaljplanen har tagit hänsyn till de nivåer för översvämning som är i överensstämmelse med Göteborgs Översiktsplan. Färdigt golv på byggnader ska generellt vara minst +2,8 meter i rikets höjdskala. Läs mer om detta och om översvämning från nederbörd i avsnittet "Hydrologiska förhållanden" i kapitlet "Mark Vegetation och Fauna" i planbeskrivningen.

67. Skrivelse utan angiven adress

Med förslaget om att bygga ett högt hotell på Folkets hus bakgård kan vyn mot vattnet komma att skymmas av hotellet. Huskropparna blir högre för varje nytt förslag. Göteborg är inte Manhattan utan en stor charmig småstad med öppna ytor. Det är det som många gillar med staden. Det var människorna som skulle komma närmare älven, inte nödvändigtvis byggnaderna. Bygg på redan befintliga byggnader på höjden t.ex, Stenaterminalen, Otterhälla, Arbetets gamla lokaler vid Järntorget Läkarhuset m,fl, så får vi en förtätning -av människor. Värmeverkets vägg tillbyggnad mot älven skulle kanske kunna passa som hotell.

Kommentar:

Läs i sammanfattningen angående hushöjder.

68. Skrivelse utan angiven adress

Föreslår att komprimera längder och vända på trafiken genom att förflytta Stena väster om Sänkverksgatans förlängning och skapa en terminal i Amerikaskjulet samt en gångbro byggs från Sjöfartsmuseet hållplats Stigbergstorget. Bergväggen från Amerikahuset till fiskehamnen ger ett bra bullerskydd, samt lastbilar ges köplats på Fiskhamnsgatan. Ytor längs kajen österom Masthuggstorget kan bebyggas, men inga bostäder norr om Masthamnsgatan.

Kommentar:

Noteras.

69. Yimby GBG

Yimby Göteborg är mycket glada att se ambitionerna som finns i detaljplanen för blandad stadsbebyggelse i Norra Masthugget. Den största tveksamheten är att boendetätheten blir för låg, det blir en för stor kontorsdominans. Ambitionen bör vara en förlängning av Långgatorna norrut, genom att så långt det går anta liknande parametrar vad gäller täthet, gatustruktur, funktionsblandning och så vidare.

Föreningen redovisar för UN-Habitats principer för en hållbar stadsutveckling.

- Gatumarksytan: Bedömningen är att planen har ett gatunät med mycket kopplingar och väl tilltagen plats. Dock borde fler gator vara tillgängliga för genomfart med bil för att minska känslan av en avstängd enklav.
- Befolkningstäthet: Planen ger en befolkningstäthet i spannet 65-110 inv/ha vilket är för lågt i relation till UN-Habitats kriterium på minst 150 inv/ha och framförallt i relation Linnéstadens 200-300 inv/ha. Den låga boendetätheten riskerar att göra delar av området ödsligt och, framförallt på kvällstid. Föreningen rekommenderar att öka antalet bostäder till exempel genom att generellt öka höjden på kvarterens bas från 6-7 våningar till 8-9 våningar och att kvarterens bullerhål till innergårdarna i illustrationerna täpps igen med bostäder.
- Verksamhetslokalyta: Uppskattningsvis 70-80%, denna höga siffra beror på, som redan påpekats, att antalet bostäder är för lågt inom planområdet.
- Bostadsytan: Uppskattningsvis 20-30% jämfört med rekommenderade 30-50%. Fler bostäder behöver tillföras.
- Ytan av monofunktionella kvarter utan bostäder: Det är lämpligt att i planen se över om fler monofunktionella kvarter kan brytas upp, det är lämpligt att ställa tydligare krav genom att bostäder inte bara medges utan är ett krav i någon del inom varje kvarter.

Struktur: Föreningen föreslår att strukturen av Långgatorna förlängs för att skapa tydligare slutna rum och orienterbarhet. I nuvarande förslaget är många ytor oklara angående användning och trygghet. De gångfartsytor som planeras ger lätt en lite artificiell och

steril atmosfär samt minskar ytterligare den "ruffighet" som beskrivs som ett värde i planen. Låg täthet och brist på handel riskerar detta att skapa en sorts jättekvarter med innergårdskaraktär. Det är i synnerhet viktigt att Östra Parken blir väldefinierad och får en offentlig prägel.

I planen hänvisas till att mikroklimatet blir bättre med något förskjutna kvarter i förhållande till varandra. Det saknas underlag som stödjer detta påstående.

Mängden parkyta i förslaget är väl tilltagen och bör kunna bantas ner till förmån för fler bostäder. De föreslagna parkerna är dåligt definierade.

De halvprivata gårdarna bör minskas i storlek till förmån för riktiga kvarter med privata gårdar. Vi tror i synnerhet att detta är viktigt i de kvarter som innehåller förskola, i stället för att låta innergårdarna "smälta ihop" med parker.

Stråk: Yimby Göteborg ställer sig bakom tanken med det röda och blå stråket i förslaget men är kritiska till det gröna stråket, det saknas empiri för idén att knyta ihop områden och skapa folkströmmar med grönska. Med tanke på det bullret är det tveksamt om Matshamnsgatan kan fungera som ett lugnare stråk. Det borde snarare vara mycket aktivt så att ljud från lokala aktiviteter i närmiljön, som t.ex. restauranger, överröstar leden. Den nya halvön behöver målpunkter som drar även då det inte är vackert väder.

Masthamnsgatan: Risken är att gatan få en känsla av att gå på halvprivata innergårdar, som de lokallösa gångfartsgatorna i nybyggda Kvillebäcken. Semioffentliga/halvprivata ytor fungerar inte bra och lämnas onyttjade. Det är av yttersta vikt att Masthamnsgatan signalerar tydligt att det är ett offentligt gaturum utan inskränkningar. Det finns få förebilder till den typ av stråk som har planeras och ingen förebild anges i planen. Gångfartsgatorna i nybyggda Kvillebäcken, gångstråket genom Nordostpassagen och Olskroksgatan nämns som dåliga exempel.

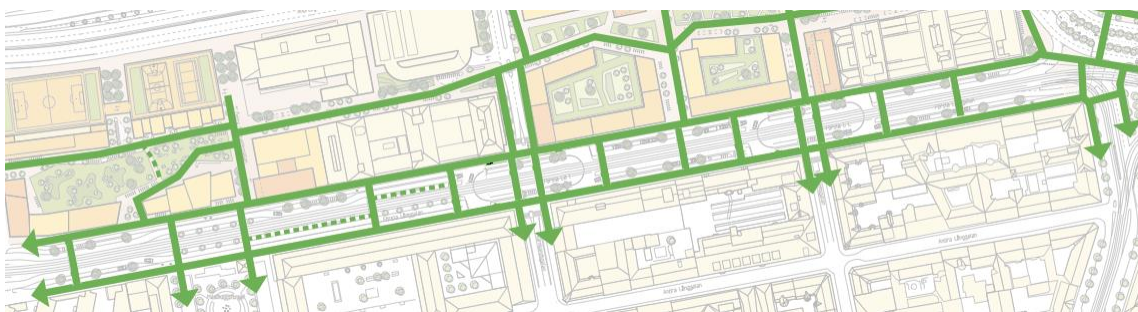
Masthuggstorget, Kommersen och parkbehov: Masthuggstorget föreslås ramas in av kvarter och ges en tydligare användning. Det finns ingen anledning att bygga ett enplans och monofunktionellt hus i Kommersens läge. Lagg istället verksamheten i bottenplan av en högre byggnad. Masthuggstorgets funktion som torg är överspelad och ytans skulle istället kunna husera en välansad och välkött park. Varför inte utnyttja torgets lutning till att skapa ett intressant vattenfall i terrasser?

Gestaltning: I programmet för Norra Masthugget från 2010 fanns en skrivelse om småskalig fastighetsindelning, men inget om detta nämns i den nya planen. Om småskalig fastighetsindelning ej går att åstadkomma bör det i stället ställas krav på att "simulera" detta genom att dela in större fastigheter i flera fasader med olika uttryck.

Verksamhetslokaler i gatuplan: Det finns inget krav på offentliga bottenplan i planen, bara ett förbud mot bostäder. Alla ställen där det står H står det även K, så i princip riskerar man flera kvarter med enbart kontor. Det finns inga krav på till exempel takhöjden på bottenplan, konstruktiv möjlighet för skyltfönster eller på dörrar till lokalerna direkt från gatan. Inte heller finns det förbud mot t.ex. cykel- eller soprum. Det borde förtydligas att i detaljplanen bottenvåningen är till i första hand för handel och i andra hand för kontor med krav på många entréer mot gatan.

Gångtrafikprioritering: Det behövs tätare avstånd mellan övergångsställen över Första Långgatan. Alla former av stängsel längs spårvagnsspåren ska tas bort så att det går att passera gatan var som helst. Tillgängligheten och stadslivet måste få högre prioritet än spårvagnshastigheter och säkerhet. Linnégatans utformning, men med tätare övergångsställen kan stå som förebild. Cirkulationsplatserna som planeras på Första Långgatan vid Värmlandsgatan och Nordhems gör att gångtrafikanterna inte kan gå raka vägen över Första Långgatan när de följer Värmlandsgatan respektive Nordhemsgatan. Före-

ningen föreslår att korsningen utformas som följer i illustrationen där bilarna får svänga runt och byta sida *utanför* gångtrafikanernas övergångsställe vid Värmlandsgatan och Nordhemsgatan. Dessa övergångsställen läggs exakt i trottoarernas förlängning.



Yimbys förslag till förändring av trafikförslaget på Första långgatan. Gångstråk är markerade i grönt.

Överrensstämmelse med översiktsplanen: Planbeskrivningen hävdar att "Planen överensstämmer med översiktsplanen." För denna plan är vi beredda att hålla med! Det är precis dessa ambitioner, denna skala, detta försök till stadsliv och täthet (nåja, boendetätheten bör bli högre) som vi vill se i alla planer framöver. Med beaktande av våra synpunkter kan detta blir riktigt bra. Fortsätt på den inslagna vägen!

Kommentar:

Stadsbyggnads- och Trafikkontoret ser positivt på att utformningsförslag tas fram. Staden har prioriterat att Första långgatan ska få boulevardliknande trottoarer ca 5,5m breda för att ge plats för stadsliv, vistelse och handel. Nackdelen med att dra ut cirkulationerna är att radierna måste vara större för att kunna fungera som cirkulation även för exempelvis Boggiebuss (t.ex. Turistbussar). I det fallet tar rundkörningen ytan från den längsgående gångbanan/angöringszonen/cykelparkerings-zonen. Staden är också väldigt försiktiga med att placera övergångsställen mitt på sträcka, eftersom dessa övergångsställen inte har lika hög trafiksäkerhet som övergångsställen nära korsningar.

Angående synpunkten om offentliga bottenplan så har SBK sett över planbestämmelserna till granskningshandlingarna. Att införa förbud mot cykel eller återvinningsrum är för detaljstyrt för plankartan. Granskningshandlingarna innehåller krav på takhöjder i de två nedersta våningarna.

Kvalitetsprogrammet hanterar fasadernas uttryck.

Angående kommersens läge, se i sammanfattningen. Planarbetet har utvecklats gällande Masthuggstorgets användning. Torget föreslås förlängas till andra sidan Första långgatan där den föreslås få en platskapande utformning med möjlighet till aktivitet.

Kvarteren längs med Masthamnsgatan har omarbetats för att få tydligare markerade rum, bland annat genom att vissa kvarter får privata gårdar med en tydligare offentlig gata, se illustrationsritningen till granskningshandlingarna. I kvalitetsprogrammet redovisas principer för respektive kvarter samt för de stora stråken.

Den större parken i den östra delen bli en viktig del för att hålla nere skalan i området som kommer att innehålla hög bebyggelse. Tunneltaket är inte heller lämpligt att bebygga med större byggnader med avseende på Götatunnelns konstruktion och funktion. Närområdet saknar tillgång till bostadsnära parkområden som föreslås i planens västra del. En av tankarna med Masthamnsgatans grönområden är att skapa ett förlängt grönt stråk från Nya Allén/Kungsparken, en ny grön koppling i en idag hårdgjord del av staden.

En komfortanalys är genomförd, resultatet är redovisat i planebeskrivningen och finns även i sin helhet bland planhandlingarna.

70. Yimby GBG – 31 underskrifter

Boende på följande adresser har i yttrande ställt sig bakom Yimby GBG:s skrivelse:

Bangatan 24B, Fjärde Långgatan 24, Första Långgatan 18, Riksdalergatan 27A, Asplyckevägen 11, Harald Stakegatan 38, Föreningsgatan 3B, Linnégatan 52, Anders Matssonsgatan 33A, Föreningsgatan 3B, Tredje Långgatan 10, Flötevägen 6, Kjellmansgatan 8, Färgfabriksgatan 14, Ahrenbergsgatan 4D, 12 stycken utan angiven adress.

Följande personer har utöver instämmande med Yimbys yttrande även framfört följande:

Boende Vasa Kyrkogata 1

Instämmer i Yimby GBGs yttrande. Speciellt vill bör framhävas att det bör ställas krav i detaljplanen på att samtliga bottenvåningar i området ska ha möjlighet för inredning av offentliga lokaler. Det vill säga att det ska ställas krav på en fri takhöjd på minst 3 meter, konstruktiv möjlighet för att etablera skyltfönster samt dörrar direkt in från gatan.

Boende Bangatan 24 B

Instämmer i Yimby GBGs yttrande. Gångfartsgatorna är en ingen bra idé, speciellt om detta kombineras med uppbrutna kvarter och brist på handel och verksamheter. Bättre att kopiera så mycket av långgatornas struktur som möjligt - "don't fix what ain't broken". I det stora hela är dock intentionerna bra och exploatering efterlängtat.

Skrivelse utan angiven adress

Instämmer i Yimby GBGs yttrande. Undvik att skapa fler områden som Koster som bara känns klastrofobiskt stängda och inte tillför något i stadsmiljön.

Boende på Kvilletorget

Instämmer i Yimby GBGs yttrande. Jag tycker att när vi nu utvecklar området kring Järntorget och Långgatorna som av turister och utländska tidningar/resemagasin hyllas för sina restauranger och gatuliv så borde vi satsa på att utvidga det området. Att då ha en högre boendetäthet gör att det finns större möjligheter för utökat socialt liv.

Kommentar:

Se kommentar till synpunkt 69.

71. Älvstranden Utveckling - Utökade samrådsworkshopar

Under samrådstiden arrangerade Älvstranden tillsammans med övriga konsortieparter utökade samrådsworkshopar. Sammanlagt ordnades fra workshops med stadsvandringar, diskussioner och skrivarstugor som riktade sig till allmänheten, ungdomar samt föreningar och verksamheter i området. Syftet var att få kvalitativa synpunkter på planen från personer som annars kanske inte hade lämnat synpunkter under samrådet. Träffarna mynnade ut i formella synpunkter på planen som skickades till Stadsbyggnadskontoret inom ramen för samrådet.

I samrådsredogörelsen har synpunkterna samlats under rubrikerna bostäder, möteplatser, kajer och vatten, park och grönska, innehåll och aktiviteter, gestaltning, mobilitet, trygghet och delaktighet. Synpunkterna är sammanfattade utifrån det material som lämnats till stadsbyggnadskontoret. Många av synpunkterna har lämnats in av flera personer och därför anges antalet personer som skrivit under respektive synpunkt.

Synpunkterna har också sorterats efter olika skeden i planerings- och byggprocessen. I samrådsredogörelsen fokuseras framförallt på detaljplaneskedet eftersom det är de synpunkter och idéer som har koppling till pågående detaljplanearbete..

Bostäder

Bygg bostäder anpassade för ungdomar, äldre, studenter och funktionshindrade (även anpassade priser). Bygg äldreboenden och handikappanpassade lägenheter som inte är dyra. 12 st.

Andelen hyresrätter är för låg. Det behövs mer än 50% för att kompensera bristen i staden som helhet. 6 st

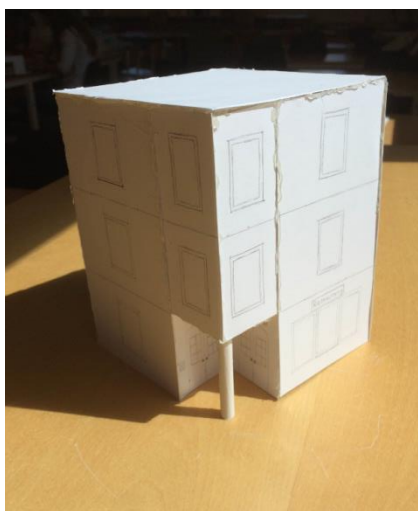
Använd statligt investeringsstöd för att finansiera fler hyresrätter. 2 st

Titta på andra upplåtelseformer som kooperativa hyresrätter. 4 st

Bygg och sälj äganderätter för att finansiera fler hyresrätter. 4 st

Öppna för fler (och mindre) byggherrar för att skapa mångfald. 4 st

Skapa förutsättningar för bostäder med lägre boendekostnad 16 st.



Förslag att husen i området skall ha "avklippta hörn" för att göra kvarteren luftigare, mysigare och för att husen skall bli mindre fyrkantiga och tråkiga

Mötesplatser

Skapa icke-kommersiella mötesplatser både ute och inne. Kanske bibliotek, offentliga parkmiljöer, Palmhus (som på botaniska), plats för äldre ungdomar (balkong och café med havsutsikt i Koffen). 17 st

Viktigt med platser som är tillgängliga för och riktade till flera/olika målgrupper och människor från hela staden. 5 st.

Det behövs platser och funktioner som skapar utrymme för möten och utbyten mellan olika grupper. Odling, sport och musik. 2 st

Behåll kommersen och loppisverk-samheten. Viktigt för identitet och karaktär. 7 st.

Kajer och vatten

Gör kajen tillgänglig, säker, publik och levande (även icke-kommersiella aktiviteter). Planera för promenadstråk och platsbildningar. 6 st.

Skapa öppnare gårdar mot vattnet som fler får tillgång till. 4 st.

Kontakt med vatten i hela området – utblickar, fontäner och stråk mot vattnet. 1 st

Aktivera kajen genom förutsättningar för verksamheter med olika målgrupper som drar året om (små butiker, förskolor, vinteraktiviteter, idéburna organisationer). 12 st

Park och grönska

Det behövs gott om parker (inte för små), grönområden & alléer i området. 3 st

Viktigt med förutsättningar för riktigt gräs och för träd som kan ge skugga. 4 st

Viktigt att parkerna kan hålla hög kvalitet och möta alla sinnen (hörsel, syn, känsel, lukt, smak). 4 st.

Använd även ytorna mellan parkerna (inom kvarteren).

Innehåll, aktiviteter och levande bottenvåningar

Skapa utrymme för exempelvis

Lekplats 24 st

Badplats 7 st

Simhall 2 st

Idrottshall 2 st

Marknadsplats 4 st

Sport & musik (även spontant) 6 st

Bibliotek 15 st

Ekumeniskt andligt rum 4 st

Koncentrera målpunkterna till ett mindre område (öka tillgänglighet, trygghet, folkliv). Speciellt attraktiva lägen i öster – invid kaj, saluhallen & park. 1 st

Viktigt med förutsättningar för aktiviteter i gatuplan (caféer, restauranger) som har öppet kvällstid. 6 st.

Gestaltning

Olika synpunkter på siluetten:

Bevara nuvarande/låg siluett och bygg högre på berget 5 st

Bebyggelsen bör ha varierad höjd – lägre mot vattnet och högre mot berget. 5 st

Bra med höga hus, men låt de höga husen vara uppstickare/solitärer för att skapa intressantare siluett och minska risken för mörka gaturum. 6 st

Bebyggelsen bör inte vara för hög och massiv mot vattnet.

Hindra inte utblickarna mot älven (från exempelvis Masthuggstorget). 4 st

Undvik att byggnaderna blockerar goda sollägen (parker, förskole-gårdar, uteserveringar/ terrasser) samt Frilagret med terrass. 2 st

Rädsla från boende och näringsidkare att höga byggnader framför befintliga ska skymma sikt, skugga befintliga byggnader och hindra exponering. 2 st

Undvik trånga gränder. 6 st.

Små hus och smala gator vid vattnet. 5 st.

Behåll befintlig bebyggelse för att skapa variation.

Behåll kommersen – svårt att återskapa karaktären med ny byggnad. 7 st.

Mobilitet

Gatuparkeringar & fler parkeringsplatser behövs för befintliga verksamheters tillgänglighet och överlevnad (såväl näring som skolor, arbetsförmedling). 11 st

Området måste vara tillgängligt med bil (låga hastigheter) – både för boende och långväga besökare skull. 3 st.

Förutsättningarna för kollektivtrafik mycket viktiga. 14 st.

Kopplingen över älven viktig för cyklister och fotgängare (bro, båt, linbana) – utan att behöva ta sig via centrum.

Minimera antalet bilvägar och begränsa trafiken. Önskemål om planskilda korsningar (låga gångbroar med svag lutning). 4 st

Önskemål om framtida överdäckning av E45/Oscarsleden.

Skapa naturliga flöden och stärk kopplingarna vid flaskhalsarna:

Värmlandsgatan (viktigt cykelstråk och viktig koppling från fjärde långgatan till vatt-net). 7 st

Rosenlund-Folkets Hus-Järntorget-Långgatorna- Masthuggstorget. 5 st

Koncentrera målpunkterna för att öka tillgängligheten.

Bäst angöring för båtplatser i kanalen (Heurlins plats). 3 st

Trygghet och trivsel

Bevara långgatornas karaktär. 9 st.

Låt gårdarna vara öppna för allmänheten (dagtid). 3 st

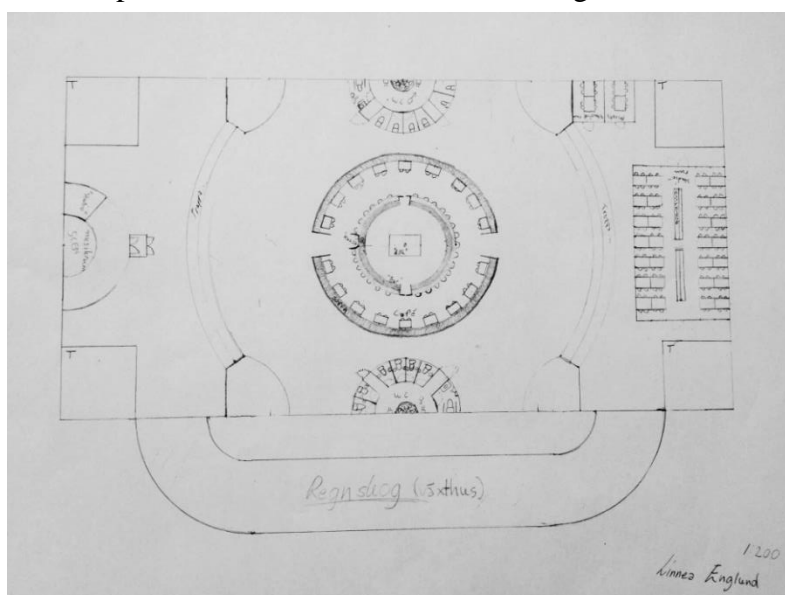
Viktigt att kajen upplevs som tillgänglig, trygg och säker – inte så många skrymslen och vrår som idag. 3 st

Viktigt att säkerställa en barn- & familjevänlig miljö.

Arbeta för reducerat trafikbuller för att öka trivseln.

Delaktighet och samverkan

Bjud in hela staden att påverka och vara delaktig. Möt medborgarna där de finns och arbeta på olika sätt för att möta dem. Viktigt att nå ut till fler/andra om Masthuggskajen ska bli en tillgänglig plats för alla. 1 st.



Skiss över hur taket på Parkeringshuset "Koffen" skulle kunna formas till en offentlig

mötesplats.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på de synpunkter som kommit in under Älvstrandens/konsortiets utökade samrådsworkshop.

Under våren har deltagarna i detaljplanearbetet varit indelade i olika fokusgrupper. Fokusgrupperna har varit: Identitet, grönytor/offentliga rum, transporter, klimatanpassning, ljus, ljud, luft samt resurshushållning. De olika grupperna har arbetat fram mål för området varefter eventuella konflikter har identifierats. Arbetet är pågående och prioriteringar mellan olika mål arbetas med i dagsläget. Synpunkter som inkommit under samrådet har behandlats under processen. Resultatet blir ett underlag till kvalitetsprogrammet som ingår i planhandlingarna där olika gestaltungsprinciper för byggnader och offentliga ytor presenteras.

Nedan ges mer specifika svar på synpunkterna från Älvstranden Utvecklings/konsortiet utökade samrådsworkshopar. Flera av synpunkterna går in i varandra så svaren ges ibland under en annan kategori än de redovisats ovan för att inte upprepas i texten.

Bostäder

Staden har satt ett högt mål för antalet nya bostäder och en hög andel nya hyresrätter i planområdet för att uppnå stadens vision om nya bostäder och blandstad. För att skapa en levande- och trygg stad arbetar staden önskar en blandning av bostäder och verksamheter. Tekniskt har planområdet många utmaningar, bland annat skall en ny halvö byggas, kajerna behöver rustas upp och skydd mot höga vattenflöden skall säkras mot Göta Älv. De tekniska lösningarna är kostsamma och för att skapa den önskade blandstaden, vilken innebär en blandning av kontor, verksamheter och bostäder så krävs att en stor andel kontorsplatser och bostadsrätter byggs då dessa är ekonomiskt mer lönsamma än hyresrätter. Vid en jämförelse av motsvarande områden ligger andelen hyresrätter och bostäder högt. Hälften av alla bostäder skall vara hyresrätter.

Ett konsortie har bildats för arbete med detaljplanen. Första markanvisningen för området kommer att ske inom konsortiet. En senare markanvisning avseende de fastigheter som det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling råder över (ca 30 000 kvm BTA) kommer att ske.

Mötesplatser, Kajer och vatten samt Park och grönska

En viktig del i planarbetet har varit att skapa/hitta offentliga mötesplatser som inte har ett kommersiellt fokus. I planarbetet är olika stråk identifierade där ett av stråken är det gröna stråket vilket innefattar Masthamngatan och parken i den östra delen. Här är fokus på grönska samt ett lugnare tempo som skapar möjligheter för möten och spontana aktiviteter. Ett pågående arbete sker mellan SBK, TK, Park och Naturförvaltningen och Älvstranden för att utveckla dessa ytor till så gröna som möjligt. Även det blå stråket längs med kajen är ett prioriterat stråk där det möjliggörs för möten och aktiviteter. Planförslaget har fått flera förändringar sedan samrådet och resultatet redovisas i den uppdaterade illustrationskartan samt kvalitetsprogrammet som är en av planhandlingarna.

Kommersen

Ett flertal synpunkter har kommit in från privatpersoner, förvaltningar och Länsstyrelsen vilka tar upp Kommersens betydelse som en identitetsskapande målpunkt, både själva verksamheten och byggnaden i sig. Byggnaden är den äldsta inom planområdet och har en historia tillbaka till trävaruindustrin som skett vid Masthuggskajen. Byggnad-

den har ett tveklöst kulturhistoriskt värde som minne och ensam exponent från den tid då trävaruindustrin präglade hamnområdet i Norra Masthugget. Kommersens verksamhet har med sin låga tröskel socialt och ur tillgänglighetssynpunkt också värde som alternativ ekonomi. Tekniskt är dock byggnaden i mycket dåligt skick varför bedömningen är att den inte kan bevaras då en renovering skulle medföra att så gott som alla byggnadsdelar skulle behöva bytas ut. Älvstranden har för avsikt att genomföra platsskapande aktiviteter intill Kommersenfastigheten i syfte att säkerställa ett bevarande och en utveckling av den typ av verksamhet som finns där idag. En utökad yta norr om den befintliga byggnaden skapas för att möjliggöra en utökning av marknadsaktivitet och andra aktiviteter. Befintlig byggnad kommer stå kvar så länge det är möjligt med avseende på byggnadens skick.

Innehåll, aktiviteter och levande bottenvåningar

När staden har gjort prioriteringar av vilket innehåll planområdet skall ha har hänsyn tagits till de synpunkter/önskemål som har kommit in samt vad som i dagsläget finns i området och närliggande områden. Nya aktiviteter skall både ta hänsyn till, samt komplettera det befintliga. Gällande önskemålen som inkommit från samrådsworkshopen så kommer yta för lekplats att finnas med på plankartan. Badplats planeras precis öster om planområdet i Skeppsbrons detaljplan. Simhall planeras inte i området av plats- och resursskäl. Angående marknadsytor, se under ”Kommersen”. Taket på det nya parkeringshuset ges utrymme för aktiviteter, bland annat genom en bollplan. Masthamnsgatan och den nya parken norr om folkets hus planeras bli lugnare stråk/områden som ger utrymme för spontana aktiviteter som sport och lek. Ett bibliotek har nyligen öppnat på Första långgatan.

Angående lokaler som har aktiviteter under kvällstid, så har platser som har ett behov av kvällsaktiva fasader identifierats. Detta gäller bland annat för att skapa en trygg och ljus passage förbi parken i det östra planområdet. Vad dessa lokaler skall innehålla styr inte detaljplanen. Det är fastighetsägarna som avgör vem/eller vilka man vill hyra ut till och troligen kommer det att variera över tid.

Gestaltning

Grundtanken med planförslaget är att lägga lägre hushöjder mot älven och bygga högre längre in i området för att inte skapa upplevelsen av en vägg av bebyggelse mot älven.

Efter samrådet så har parkeringshusen norr om kommersen slagits ihop för att skapa en framtida möjlighet för koppling och förlängning från Masthuggstorget ner mot älven.

Solstudier har gjorts kontinuerligt under processen för att ge goda förutsättningar för att lägenheter, förskolegårdar och offentliga platser skall få en god miljö gällande solljus. Med anledning av den höga exploateringen har delar av området fått mindre bra solförhållanden. Kontorets har gjort en avvägning mellan solförhållande och exploatering i ett hållbart och attraktivt läge. Kontorets sammanvägda bedömning är att de positiva effekterna med den föreslagna exploateringen väger upp de delar som får något sämre solförhållanden samt att planen inte innebär en betydande olägenhet.

Av de befintliga byggnaderna i planområdet är det bara parkeringsdäcket mellan Nordhemsgatan och Värmlandsgatan som planeras att rivras. Kommersens befintliga byggnad kommer alltså stå kvar så länge det är möjligt med avseende på byggnadens skick.

En stad är under ständig utveckling där olika aspekter ständigt vägs mot varandra i stadsbyggnadsprojekt. Utan exploatering i det aktuella området förloras möjligheten till nya bostäder och verksamheter i en mycket attraktiv del av staden till förmån för ödsliga parkeringsytor, vilket går emot fortsatt utveckling av staden och är emot stadens uppsatta strategiska mål, bland annat om en tätare och tryggare stad. I en framtid så kom-

mer troligtvis även kajen där Stena Line idag ligger att planeras för nya byggnader. Att planera det aktuella planområdet så att alla befintliga lägenheter kommer att behålla samma utsikt som i dagsläget är inte möjligt med förutsättningarna att bygga en tätare stad enligt uppsatta strategier.

Mobilitet

För att få tillgänglighet till verksamheter i området kommer det även i fortsättningen att finnas gatuparkeringar i närhet till verksamheterna. Beslut är taget i byggnadsnämnden att antalet parkeringsplatser för planen ska följa trafikstrategins mål. Ett sådant beslut gör den här planen till ett pilotprojekt för arbetet med nya vägledningstal för parkering som bättre stöder trafikstrategins inriktning för minskat bilåkande och medverkar till att säkerställa utbyggnadsplaneringens mål. Målet med planen är att parkering för ny exploatering sker samlat i större P-anläggningar för boende och arbete. Planen ska också verka för samnyttjande parkering i så stor utsträckning som möjligt. Något som större gemensamma p-anläggningar skapar förutsättningar för.

Några gator och platser i planområdet, till exempel Masthamnsgatan planeras bli stråk med lägre intensitet. Biltrafik kommer att vara möjlig på alla gator i planområdet men på utvalda delar kommer trafiken att ske på fotgängarnas villkor. Staden arbetar sällan med att skapa planskiljda korsningar i centrala områden, detta för att behålla stadsmässiga kvaliteter. På vissa ställen, som till exempel över E45/Oscarsleden är det nödvändigt att göra broar för att möjliggöra passage, en ny bro möjliggörs i detaljplanen över leden norr om Kommersen.

Frågan om en eventuell sänkning eller överdäckning av E45/Oscarsleden tas inte upp i denna detaljplan då det är en fråga som hanteras på ett strategiskt plan tillsammans med Trafikverket då leden klassas som ett riksintresse för kommunikation. Det är i dagsläget inte bestämt om, eller hur länge Stena Line kommer att ligga kvar på Masthuggskajen vilket också är en viktig fråga när det gäller en eventuell överdäckning.

Förslaget har arbetats vidare med gällande trafiksituationen och kollektivtrafiken för att uppnå bästa möjliga förslag. Angående cykel så kommer linbanan att vara möjlig att ta med cykel på för att snabbt komma över älven.

Detaljplanen innefattar den del i Värmlandsgatan som ligger söder om Andra Långgatan. Förändringarna i trafikstrukturen till granskningshandlingarna innebär en mindre trafikstring till gatan än samrådshandlingarna. Frågan angående Värmlandsgatans utformning kommer att behöva utredas vidare.

Trygghet och trivsel

Första långgatan kommer att få en annan utformning än dagens. Bland annat så föreslås en bredare yta för gångtrafikanter. Masthamnsgatan kommer att få en lugnare karaktär än Första långgatan för att erbjuda ett stråk som har större möjligheter för spontana aktiviteter och ett annat tempo.

När det gäller öppna gårdar är det upp till de enskilda byggaktörerna om gårdarna skall vara öppna för allmänheten eller inte. Att gårdarna skall vara öppna regleras inte på plankartan om det inte finns särskilda anledningar att hålla de öppna, som till exempel att det krävs ett stråk genom fastigheten för att stråket är mycket viktigt som funktion för allmänheten.

Angående utformning av kajen, se rubrik ovan.

Angående buller i området så har staden har en trafikstrategi med målet att minska biltrafiken med 25% till 2035. Beslut är taget om att denna detaljplan, bland annat när det gäller parkeringsplatser, skall följa strategins mål. Detta innebär konkret att detaljplanen

medger färre parkeringsplatser än vägledningen för parkeringstalen föreslår, att goda möjligheter för kollektivtrafik skapas, att en hög exploatering föreslås nära god kollektivtrafik och ökade ytor för cyklister och gångtrafikanter. Målet är att biltrafiken och bullernivåerna i området och i staden kommer att minska.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Exploateringen har ökat för att komma närmre målet om 50% bostäder i planområdet
- Planområdet har utökats med ett kompletterande samråd, bland annat för att medge yta för tornen till linbana.
- Linbana medges i två lägen på plankartan
- Slutna kvarter föreslås i högre grad på plankartan.
- Det tidigare föreslagna läget för centrumändamål söder om Frilagerhuset, tex saluhall, har utgått till förmån parkmark.
- Parkeringshuset i väster har fått en mer koncentrerad byggrätt.
- Masthuggstorget föreslås få en förlängning ner mot vattnet.
- Fastigheten Masthugget 29:4 har utgått ur planområdet.
- Kommersen verksamhet föreslås få ett nytt läge norr om dess nuvarande.

Birgitta Löf
Biträdande direktör

Per Osvalds
Planarkitekt