



Author
Therese Wernstedt
PhonePhone
+46 10 505 31 99
MobileMobile
+46705081551
E-mail
therese.wernstedt@afconsult.com

Recipient
Älvstranden Utveckling AB,
Arbetsgrupp för Masthuggskajen

Date
2015-05-24
Project IDProject ID
705383

Övergripande bedömning av hållbarhetskonsekvenser för Masthuggskajens detaljplan

1 Metodik

I arbetet med detaljplanen för Masthuggskajen har ett verktyg för konsekvensbedömning av hållbarheten i planen följt processen. Verktöget syftar till att systematiskt och löpande belysa de sociala, miljömässiga och ekonomiska konsekvenserna av olika strukturlösningar på en övergripande nivå och därmed utgöra ett beslutsunderlag för utformning av planen. Konsekvensbedömningen kan också peka på behov av vidare studier. Syftet med verktöget är också att tillhandahålla ett underlag för prioritering mellan motstående intressen, och arbetet är därför koncentrerat till de aspekter som bedömts vara högst prioriterade och mest utmanande för området. Detta dokument kan därmed inte ses som en fullständig kartläggning av alla relevanta hållbarhetsaspekter av planförslaget men utgör en övergripande bedömning av de centrala konsekvenserna av förslaget till detaljplan med åtgärdsförslag.

Tillvägagångssättet för arbetet med konsekvensbedömningar i processen är som följer:

- Centrala hållbarhetsaspekter utifrån integrerad social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet har identifierats för Masthuggskajen. Vissa aspekter är utpekade som särskilt utmanande för planskedet, och särskilt fokus har därför satts på dessa.
- Till de centrala hållbarhetsaspekterna har mer detaljerade bedömningskriterier tagits fram med fokus på det som är centralt för planskedet. Bedömningskriterierna ska beskriva de förutsättningar som påverkar de centrala hållbarhetsaspekterna.
- Bedömningskriterierna används som ett verktyg i processen för att lyfta de frågor vi konstaterat är centrala för hållbarheten i projektet. Med hjälp av bedömningskriterierna och arbetsgruppens kompetens identifierar vi under arbetets gång knäckfrågor som kräver ytterligare arbete. Parallellt med bedömningskriterierna finns genomförandefrågor som rör tekniskt genomförande, ekonomisk kalkyl och tidplan.



- En konsekvensbedömning av planförslaget sammanställs (detta dokument). Slutsatserna är kompletterade med åtgärdsförslag för vidare arbete.

- Arbetet med konsekvensbeskrivningen fortsätter även efter samrådsskedet, och fungerar som ett verktyg för att identifiera och hantera centrala hållbarhetsfrågor längs vägen. I olika skeden är det olika hållbarhetsaspekter och bedömningsgrunder som är utmanande och kräver fokus.

2 Centrala hållbarhetsaspekter

Centrala hållbarhetsaspekter utifrån social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet har identifierats för Masthuggskajen. Som underlag för urval av sociala hållbarhetsaspekterna har bl.a. kriterierna i Göteborgs modell för social konsekvensanalys använts.

Vissa aspekter är utpekade som särskilt utmanande för de beslut som tas i planskedet, och särskilt fokus har därför satts på dessa. Flera andra aspekter är centrala för hållbarheten i planområdet, men har bedömts kunna hanteras genom att följa baskrav i form av lagkrav, riktlinjer eller dylikt. Ett exempel på en sådan aspekt är anpassning till klimatförändringar och översvämningsrisker där planen följer riktlinjer för Göteborgs stad. I bedömningen vägs även på ett övergripande sätt för respektive aspekt in planförslagets resiliens, dvs. vilken känslighet föreslagen struktur har för förändringar i framtiden samt hur byggnader och trafiklösningar kan anpassas till nya behov. Något djupgående studie av resiliensen har dock inte genomförts. De centrala hållbarhetsaspekterna för planskedet bedöms vara:

SAMSPEL I EN BRA STADS- OCH LIVSMILJÖ

Masthuggskajen rymmer genom sitt läge, storlek och förutsättningar en stor potential att integrera stråk och människor från hela Göteborg och skapa värden för personer och grupper från stadens olika delar. Stadsrummet ska främja möten i en trivsam och välkomnande miljö. Viktiga bedömningsgrunder i detta skede är:

- Överbrygga fysiska och mentala barriärer
- Trafiksäkerhet barn och unga
- Mötesplatser
- Mikroklimat
- Luftkvalitet
- Bullerstörning
- Grönområden

IDENTITET I EN SAMMANHÅLLEN STAD

Masthuggskajens identitet är avgörande för att området ska vara inkluderande, attraktivt och hållas samman med den omgivande staden. Masthuggskajen ska genom att referera till närområde och kulturhistoria knyta an till omgivningen, men också få en tydlig identitet som tilltalar ett brett spektrum av målgrupper genom olika slags karaktärskapande miljöer och verksamheter. Viktiga bedömningsgrunder i detta skede är:

- Socialt blandat boende, diversifierad befolkning
- Bevara och utveckla småskalig verksamhet



HÅLLBARA LIVSSTILAR

Struktur och bebyggelse lägger en grund för det liv som ska levas i staden. Av den anledningen är det viktigt att skapa fysiska och sociala strukturer som stöttar en hållbar livsstil. Transportlösningar är en nyckelfråga för den miljömässiga hållbarheten i planförslaget men även för den ekonomiska och sociala hållbarheten. Infrastrukturen behöver möta transportbehoven och samtidigt främja hållbart resande för dem som har anknytning till området, men även som en pusselbit i transportsystemet för hela staden och regionen. Viktiga bedömningsgrunder i detta skede är:

- Struktur för hållbara transportsystem
 - o Fotgängare
 - o Cyklister
 - o Kollektivtrafikresenärer
 - o Bilar
- Levande botten våningar

Som förutsättning för genomförande och förverkligande av ovan hållbarhetsaspekter har även fokus satts på hållbarhetsaspekter kring ekonomisk bärkraftighet.

EKONOMISK BÄRKRAFTIGHET (Jobbskapande och välbefinnande)

Viktiga bedömningsgrunder i detta skede är:

- Exploateringsgrad samt fördelning av kontor, bostäder, etc.
- Kostnader för konstruktion och anläggning
- Förutsättningar för goda handels- och kontorslägen

3 Slutsatser konsekvensbedömning hållbarhet

3.1 Övergripande beskrivning av planområdets karaktär

Under hösten 2014 deltog Kanozi arkitekter i team med ÅF i ett parallellt uppdrag om utvecklingen av Masthuggskajen. Frågeställningen i tävlingsprogrammet handlade bland annat om hur Masthuggskajen kan utvecklas till en ny attraktiv och blandad stadsdel där biltrafiken prioriteras ner till förmån för gående, cyklister och hur man tar tillvara det unika läget när det gäller kollektivtrafik. Vidare ville man se hur karaktärer och identiteter i området kan omhändertas och vidareutvecklas samt hur Masthugget, med Långgatorna, tillsammans med Järntorget kan möta älven.

Efter utvärderingen av det parallella uppdraget har Kanozi och ÅF tillsammans med Älvstranden, konsortiet av fastighetsägare i området samt Stadsbyggnadskontoret arbetat vidare i en detaljplaneprocess med målet att under maj 2015 ha ett färdigt samrådsförslag

Ambitionen med planförslaget är att Masthuggskajen ska bidra till hela stadens rumsliga och sociala integration. Det blir en ny stadsdel med hög bebyggelse och hög täthet där tätheten inte bara rör en hög exploatering utan även handlar om en tät karaktär där platser och rum i staden kan göras mindre men med större kvalitéer och där bland annat kanterna på en platsbildning lyfts fram som extra betydelsefulla. Norr om Järnvågen byggs en ny halvö ut i älven för att utöka den byggbara marken i det mest attraktiva och centrala området och här samlas även de högsta byggnaderna runt en ny park ovanpå Götatunneln.

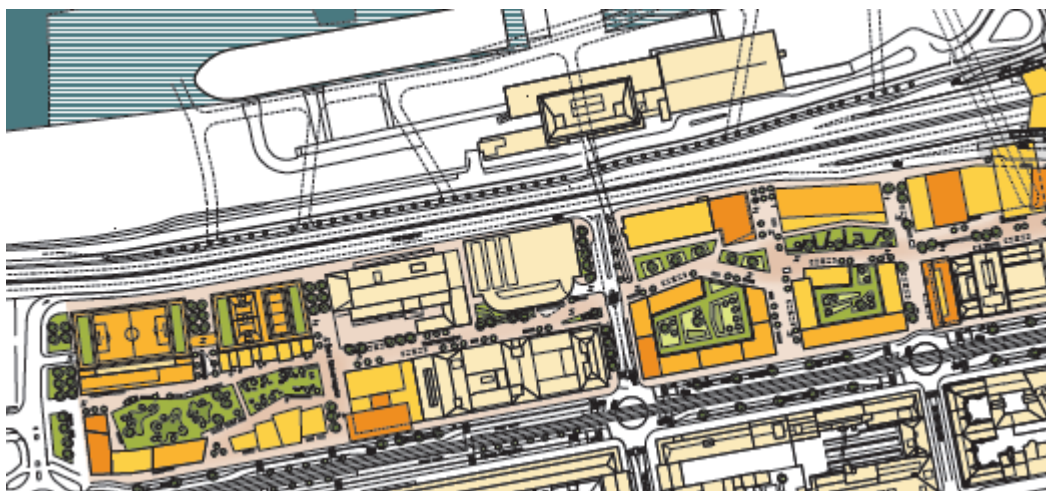


Konceptet för Masthuggskajens karaktär och identitet bygger på tre stråk; det blåa, det röda och det gröna stråket. De tre färgerna står för tre olika teman, karaktärer eller energier som vi vill bygga in i utvecklingen av stadsdelen.

Det blåa stråket är en självklar rörelse längs älvrummets kant. Stråket kopplas till, och är en fortsättning på, det som planeras vid Skeppsbron norr om Rosenlundskanalen. Till viss del är detta ett rekreativt stråk samtidigt som stråket längs med vattnet vid norra kanten av halvön ges en annan karaktär än Skeppsbrons mer tydligt rekreativa karaktär.

Det röda stråket ska förstås som ett mer intensivt och urbant stråk där handelslägen samlas och ger en koncentration som stärker stadslivet. Stråket går ifrån Heurlins plats mot Masthamnsbron och sedan vidare västerut i nya Emigrantsvägen fram till Järnvågsgatan. I ett senare skede kopplar sedan det röda stråket bort mot den bebyggelse som kan komma när Stenakajen bebyggs.

Det gröna stråket är en vision om en mer dämpad och mindre intensiv karaktär med plats för mindre möten, det lilla livet, lek och samvaro vilket bland annat kan skapa möjlighet för ett djupare utbyte. Här finns plats för förenings- och kulturverksamheter, sport och den inte fullt kommersiella handeln som t. ex. loppmarknader och andra medborgardrivna aktiviteter. Det gröna stråket rör sig längs med Masthamnsgatan, över Järnvågsgatan och vidare mot parken norr om Folket hus och bort mot Heurlins plats.



Figur 1 Västra delen av planområdet, Masthamnsgatan (ur Illustrationsplanen).

I väster avslutas Masthamnsgatan med en platsbildning rakt norr om Masthuggstorget. Här ligger Nya kommersen i en ny byggnad inspirerad av befintligt hus med dess fasadmålningar. Norr om Nya Kommersen en mindre plats som t.ex. kan användas till loppmarknad, boule eller isbana på vintern. I bottenvåningen på bostadshuset i det sydöstra hörnet av planområdet finns plats för förskola mot Första Långgatan med förskolegård innanför på 1500 kvm som delvis kan samutnyttjas av boende och allmänhet på helger och kvällar.

De två parkeringshusen mot Oscarsleden kläs i söder med enkelsidiga bostäder och lokaler. Bostäderna kan bli mindre studentlägenheter och lokalerna kan ge plats för t.ex. kulturföreningar, inkubatorverksamheter för nystartade företag och gemensamma skaparverkstäder för barn och vuxna. På taket av parkeringshusen finns möjlighet till sportplaner av olika slag.



Masthamnsgatans inre stråk består av ett rad mindre och intimare gröna rum med olika karaktärer och användning och fokus ligger här på att skapa en långsgående sammanhängande sekvens av platser som i sitt sammanhang stärker varandra. I norr mot Oscarsleden ligger till största del kontor och parkeringar och mot Första Långgatan mer bostäder. Mellan Nordhemsgatan och Värmlandsgatan två bostadskvarter med möjlighet till något större livsmedelshandel i bottenvåningarna. Vid Nordhemsgatan, närmast Oscarsleden, ligger ett kontorshus som även kan inrymma Nordhemskliniken med möjlighet till invändig angöring.

Längst i öster på Masthamnsgatan ligger linbanestationen inbyggd i nedre delen av ett större kontorshus. Stationen ligger placerad en våning upp och nås med rulltrappor och hiss från gatuplan med biljetthallen. Linbanestationen ligger därmed placerad med bra koppling mot såväl Järntorget, med spårvagns och bussar, samt till färjestationen som är placerad i nordvästra hörnet av halvön.



Figur 2 Östra delen av planområdet, Järnvågen (ur Illustrationsplanen).

I anslutning till linbanestationen finns ett cykelgarage placerad som ett lock ovanpå tunnelmynningen. Cykelgaraget görs som en öppen och grön konstruktion med växter och kan förbättra både luft- och ljudmiljön vid tunnelmynningen samt hjälper till att samla stadsrummet kring cirkulationsplatsen. Cykelgaraget kan med en medveten form och uttryck ge en visuell identitet till stadsdelen sett från Oscarsleden. Både norr och söder om tunnelmynningen ligger busshållplatser på av- och påfartsramperna till Oscarsleden.

Ovanför Götatunnelns sträckning planeras för en park på ca 4000 kvm. Parken lutar delvis upp mot väster och de två östra ramperna till Götatunneln blir därmed inbyggda med två portar ut mot Järnvågsgatan. Ovanför portarna ligger en mindre byggnad på fyra våningar som skulle kunna inrymma t ex en konsthall som i östra delen kan få direktkontakt ut till övre delen av parken och fasaden mot väster kan ges ett starkt



uttryck och gestaltning som hjälper till att binda ihop stadsrummet kring Järnvågsgatan.

I östra delen av parken, vid Frilagerhuset och Heurlins plats, ligger en fristående byggrätt för en mindre byggnad i en- eller tvåvåningar som kan innehålla t ex saluhall, biblioteksfilial eller annan kulturverksamhet. I den här delen av parken kan det sommartid finnas möjlighet till en utomhusscen med hela den sluttande parken som publikplats. I norra delen av parken följer stråket längs med kvarteren parkens lutning och ner mot Järnvågsgatan ansluter stråket med trappor.

I det östra, av de två kvarteren norr om parken, finns plats för en förskola med friyta på innergården på ca 1500 kvm. Förskolan får fin kontakt med parken och kan nyttja den i sin verksamhet. I detta kvarter planeras också för parkering under mark.

I direkt anslutning till Folkets Hus, mot parken i norr, finns ett hotelltorn på 27 våningar med entré och angöring från Järntorgsgatan i öster vid entrén till biograf Draken. Direkt öster om Folkets Hus en byggrätt på 16 våningar för handel, kontor och bostäder i övre delarna. Väster om Folkets Hus, mot Järnvågsgatan en byggrätt för kontor och handel i bottenvåningen.

Masthuggskajen ska bli en stadsdel där cykel och gående prioriteras och det ska vara lätt att välja att leva utan bil i vardagen. Både primära och sekundära cykelstråk stöds i strukturen och det finns gott om cykelparkeringar och låncyklar på ett flertal platser.

I planförslaget hanteras all trafik till och från Oscarsleden genom en ny cirkulation på Järnvågsgatan och den valda principen är att försöka ändra så lite som möjligt vad gäller befintlig trafikstruktur i övrigt. Cirkulationen planeras utan trafikljus förutom för bussar som ska prioriteras och i mitten går en bred dubbelriktad cykelbana kombinerat med kantstensparkeringar för t.ex. lådcyklar.

Emigrantsvägen får en ny sträckning lite längre norrut på Järnvågen för att möjliggöra ett par kvarter norr om parken. I väster ansluter den nya vägen mot en möjlig framtida gata västerut, genom en ny bebyggelse på Stenakajen, i linje med befintlig kajkant. Detta för att i framtiden ge plats för en rad kvarter mellan den nya gatan och Oscarsleden. I öster ansluter Emigrantsvägen till befintliga Masthamnsbron över Rosenlundskanalen.

Bebyggelsen på Järnvågen följer principen att de högre byggnaderna är placerade i de inre delarna och sedan trappar bebyggelsen ner ut mot kanterna – både i norr mot älven och mot Rosenlundskanalen. Det ger förutsättningar för ett bra mikroklimat vad gäller vindar och sol samtidigt som det ger en varierad stadsbild och ett anpassat möte med älvrummet. De högsta kontorsbyggnaderna ligger runt Emigrantsvägen och de går upp till 21 vån (ca 85m) och hotelltornet är 27 våningar (ca 89m) högt. Sedan varierar höjderna över hela Masthuggskajen från en bas på mellan sex till sju våningar kombinerat med högpunkter på mellan 13 och 18 våningar.

Bebyggelsestrukturen på den nya halvön ger förutsättningar för en inre mindre torgbildning i ett vindskyddat läge. Kvarteren och siktlinjer ligger något förskjutna för att ge ett bättre mikroklimat samtidigt som det ger en sekventiell upplevelse när man rör sig igenom staden. Mot Rosenlundskanalen följer den nya bebyggelsen Frilagerhusets placering med östra långsidan direkt mot kanalkanten.

Längst ut mot vattnet i norr ligger ett kajstråk med uppehållsplatser i form av trappor och avsatser ner mot vattnet. Längs med stråkets riktning finns både större och mindre långsgående stadsmöbler med varierade sittmöjligheter och i kvarterens



bottenvåningar möjlighet till lokaler med plats för uteserveringar under bostädernas balkonger. I nordöstra hörnet av halvön, intill färjans angöring, skapas en naturlig målpunkt som lyfts fram och markeras. Längs kajkanten kan offentlig konst bli en tydlig del av karaktären och manifesteras hela den nya stadens möte med vattnet.

3.2 Samspel i en bra stads- och livsmiljö

3.2.1 Överbrygga barriärer

Konsekvensbedömning: Planområdet har stora inneboende utmaningar vad gäller att överbrygga barriärer, både fysiska och mentala barriärer. Viktiga barriärer idag är främst den trafikerade Oscarsleden (ingår i E45), Järnvågsgatan mellan Järntorget och kajen, större obebyggda områden med markparkering och inaktiva bottenvåningar samt Göta Älv. Även andra trafikerade vägar (bil, spårvagn) som t.ex. Första Långgatan, Järntorgsgatan samt Masthamnsgatan utgör barriärer idag.

Planförslaget medför en bättre situation avseende barriärer jämfört med nuläget, trots detta kvarstår flera viktiga barriärer. Oscarsleden kvarstår som en barriär mellan bebyggelse i norra delen av planområdet och kajen. Järnvågsgatan kommer även fortsättningsvis att utgöra en barriär mellan området kring Masthamnsgatan och området kring Järnvågen och kajen. Genom att flöden till och från hållplatser och kollektivtrafikknutpunkter (båt, linbana, Järntorget, hållplatser för expressbussar och spårvagnar) korsar trafikerade vägar finns risker avseende trafiksäkerhet, vilket kräver extra fokus i kommande utformning (se särskilt avsnitt nedan).

Planförslaget stödjer utbyggnad av linbana, bibehållande av båttrafiken med skytteln över älven samt i övrigt goda förutsättningar för attraktiva målpunkter i planområdet vilket ökar möjligheten att överbrygga barriären Göta Älv mot Lindholmen och Hisingen. Områdets karaktär av urban knutpunkt med goda förutsättningar för handel, restauranger, samt grönytor i kombination med möjlighet att snabbt ta sig över älven från Lindholmen ger förutsättningar för att knyta ihop staden över älven.

Genom att exploateringen och tätheten ökar i området ges förutsättningar för starka flöden och stråk som minskar upplevelsen av barriärer genom tomma obefolkade ytor. En risk för barriäreffekt har identifierats vid kvarter Koffen, där stora befintliga byggnader med svagare möjligheter till levande bottenvåningar i kombination med trafiken på Värmlandsgatan riskerar att stoppa upp flödet av fotgängare mellan östra och västra delen av Masthamnsgatan.

I dagsläget finns en stor acceptans för grupper med helt olika bakgrund att vistas i området. En potentiell mental barriär med planförslaget utgörs av risken för att grupper som idag känner sig hemma i det lågt exploaterade och till stilen mer "ruffiga" området kommer att känna sig utestängda i mer exploaterade kvarter.

Förslag till åtgärder: För att möta utmaningarna med både fysiska och mentala barriärer krävs vidare arbete.

Risken för barriäreffekter avseende trafik kräver åtgärder avseende utformning av säkra och attraktiva passager för fotgängare och cyklister. Specifika områden/passager som kräver särskild uppmärksamhet i vidare utformning:

- Järnvågen (cirkulationsplats)
- Masthamnsgatan-Folkets Hus
- Järntorget-Linbana
- Första Långgatan (barnperspektivet centralt)



- Kringskurna hållplatser; hållplatser för bussar vid leden kräver särskild fokus för passage mot båt och linbana/Järntorget (även avseende mikroklimat och trygghet vid hållplatslägena)
- Tunnelmynningar vid cirkulationsplats
- Linnégatan – Järnvågen
- Järntorgsgatan mot Esperantoplatsen

För att motverka risken för barriäreffekter vid kvarteret Koffen krävs vidare arbete för att aktivera fasaden på parkeringshus Koffen. Tillsammans med fastighetsägaren bör man även se över möjligheten att utveckla bottenvåningar i befintlig fastighet samt utveckla en öppen och aktiv verksamhet i bottenvåning till den nya fastigheten i kvarteret. I medskapande med föreningar i området kan gatumiljön utvecklas för att gynna aktivitet och gatuliv över dygnet.

För att bevara och utveckla områdets värde som integrationsskapande mötesplats, med möjlighet att överbygga etnisk bakgrund, ålder och social klass krävs vidare arbete för att kunna etablera en bredd av verksamheter som tilltalar olika målgrupper med olika ekonomiska och sociala förutsättningar. Arbete med en inkluderande identitet och levande bottenvåningar med ett blandat utbud är betydelsefullt för att reducera mentala barriärer och tillgängliggöra området.

En fördjupning av sociala konsekvenser avseende barriärer föreslås.

3.2.2 Trafiksäkerhet för barn och unga

Konsekvensbedömning: Förekomsten av slutna bostadsgårdar i planförslaget är fördelaktigt ur barnperspektiv jämfört med en byggnadsstruktur med exempelvis lamellhus eller punkthus där det finns små möjligheter till grannskapsgårdar skyddade från offentligheten. Slutna bostadsgårdar i planförslaget har i de flesta fall en öppning mot gatan, eventuellt med en upphöjd gård, där en tydlig avgränsning mot den privata gården är en förutsättning för säkra miljöer för barn.

Planförslaget innebär möjligheter för lugnare zoner mer anpassade för barn och unga, dels på slutna bostadsgårdar, dels längs Masthamngatan som kommer att ha karaktären av en gångfartsgata. Undantag utgörs av Värmlandsgatan som kommer att vara trafikerad. I och med att biltrafik tillåts på Masthamngatan, samt närheten till mer trafikerade gaturum, begränsas dock tillgängligheten för yngre barn utan sällskap av vuxna. I övrigt kommer karaktären på området att vara intensivt och urbant med flera trafikbarriärer med riskfyllda trafiksituationer för barn.

Åtgärdsförslag: Vidare fördjupning genom barnkonsekvensanalys med fokus på passager i följande delområden:

- Järnvågen
- Emigrantvägen
- Första Långgatan
- Värmlandsgatan

En fördjupad studie behöver också ta i beaktande att förskolor kan konverteras till skolor upp till årskurs 3, vilket innebär att andra krav kan ställas på tillgänglighet och trafiksäkerhet, med säkra stråk mellan bostad, skola, lek och rekreation etc. Utöver trafiksäkerhetsperspektivet bör också barnkonsekvenser (trygghet, tillgänglighet till utemiljö etc.) av boende i höga hus vidare studeras.



3.2.3 Mötesplatser

Konsekvensbedömning: Masthuggskajen bör erbjuda ett brett spektrum av mötesplatser. Möten i ett intensivt stadsliv, icke-kommersiella och lågintensiva platser, grannskapets mötesplatser, mötesplatser för barn och unga, föreningslokaler och andra aktivitetsytor.

Planen medför goda förutsättningar för stadsliv och stadens mötesplatser. Ett stråk med förutsättningar för goda affärslägen planeras vid Järnvågen med fotgängarvänliga zoner från Heurlins plats i en båge upp mot Emigrantvägen med tillgång till flera torg och platsbildningar. Detta stråk har god närhet till andra urbana stråk i city och närhet till Skeppsbron. En hög exploatering och en blandstad med både kontor, bostäder, föreningar och icke-kommersiella verksamheter samt ett flertal kollektivtrafikknutpunkter ger goda förutsättningar för möten i stadsmiljö.

Planförslaget ökar medborgarnas tillgänglighet till vattnet jämfört med idag (se dock kommentarer under Barriärer, främst genom Masthamnsgatan-Järnvågen). Vattnet tillgängliggörs genom utbyggnad av en halvö i vattnet på den del av planområdet som har kontakt med älven. På halvön planeras för bostäder, kontor samt restauranger tillsammans med handelsstråk i området Järnvågen. Kajen västerut från Järnvågen sett är fortsatt avskild, detta område ingår heller inte i planområdet.

Förutom kommersiella mötesplatser är det även centralt att erbjuda icke-kommersiella mellanrum och mer lågintensiva platser öppna för alla. Planen ger goda förutsättningar för mindre torg och platser. Masthamnsgatan har potential att få en mer lågintensiv karaktär. Genom etablerande av två parker, en i den västra delen av planområdet och en i mitten av området Järnvågen i öster, ökar tillgången till grönområden i området. En förutsättning för tillgången till parkerna är att möjligheten till samnyttjande mellan publik verksamhet och förskolans behov av utegårdar kan utnyttjas, framförallt gällande den västra parken.

Med tanke på planområdets läge med närhet till trafikleder, starkt trafikerade gator samt potentiellt stora flöden av besökare och förbipasserande krävs att det finns möjlighet för boende i området att mötas i en lugnare miljö. Tillgång till inneslutna bostadsgårdar är viktiga särskilt ur ett barnperspektiv. I planförslaget finns förutsättningar för inneslutna bostadsgårdar, men genom att gårdarna inte utformats helt slutet finns en risk för att barnperspektivet inte tillgodoses.

Åtgärdsförslag: För att förverkliga områdets potential avseende mötesplatser krävs vidare arbete med medskapande av områdets karaktär och identitet samt utformning tillsammans med befintliga föreningar, boende och verksamheter i området och i närliggande områden samt arbete med levande bottenvåningar.

Barnperspektivet beaktas vid utformningen av bostadsgårdar för att skapa trygga och säkra platser för barn och unga. Vidare arbete krävs för att utveckla lek- och mötesplatser för barn och unga, exempelvis vid kajen, vid Järnvågens park och längs Masthamnsgatan.

Vidare utformning av tillgängliga och attraktiva miljöer på kajen för att möta behoven och skapa målpunkter både med kommersiella verksamheter som restauranger och kaféer och andra typer av ickekommersiella publika mötesplatser som inbjuder till vistelse.

Se även åtgärdsförslag under avsnitt Identitet i en sammanhållen stad, vilket berör förutsättningarna för välkomnande mötesplatser för en bredd av målgrupper.



3.2.4 Mikroklimat

Konsekvensbedömning: Masthuggskajen är genom sitt läge utsatt för starka vindar vid älven och med flertalet höga hus. Bebyggelsen på Järnvågen följer principen att de högre byggnaderna är placerade i de inre delarna och sedan trappar bebyggelsen ner ut mot kanterna – både i norr mot älven och mot Rosenlundskanalen. Det ger förutsättningar för ett bättre mikroklimat vad gäller vindar och sol samtidigt som det ger en varierad stadsbild och ett anpassat möte med älvrummet. På förhand identifierade utmaningar för mikroklimat är längs kajen och vid förskolegården i området Järnvågen.

Åtgärdsförslag: Modellering av mikroklimat, inkluderande både vind- och solstudier. Resultatet från modelleringen beaktas vid utformning av fastigheter och mötesplatser.

3.2.5 Buller och luftkvalitet

Konsekvensbedömning: Planområdet är pga. sin lokalisering invid Oscarsleden särskilt utsatt för både buller och luftföroreningar. Bullersituationen i området beskrivs i sin helhet i planbeskrivningen och redovisas inte ytterligare här. Planerad bebyggelse i planförslaget utsätts för nivåer över gällande riktvärden men bedöms kunna nå en godtagbar ljudmiljö med avsteg enligt Boverkets Allmänna råd 2008:1.

För både kvävedioxid och PM10 klaras alla miljökvalitetsnormer i nuläget. Planförslaget medför dock risk för att miljökvalitetsnormer för både PM10 och kvävedioxid överskrids. Se vidare beskrivning och resonemang i planbeskrivningen.

Åtgärdsförslag: För bullersituationen för boende, se planbeskrivningen. Vidare arbete krävs avseende åtgärder för att få en bra ljudmiljö längs Masthamnsgatan.

Luftkvalitetsförhållande vid förskolegårdar liksom på eventuella sportplaner ovanpå parkeringshus i väster måste beaktas särskilt i det vidare arbetet.

3.2.6 Grönytor

Konsekvensbedömning: Endast en mindre del av planområdet utgörs idag av grönytor, de grönytor som finns är starkt fragmenterade och präglade av det urbana landskapet.

Masthuggskajen tillförs en större och en mindre park genom planförslaget. Den mindre parken (vid Masthamnsgatan i väster) ligger i anslutning till en förskolegård som eventuellt kan samnyttjas. Mötesplatser, torg och vägsektioner görs gröna med planteringar och träd. Beskrivning av lösningar för dagvatten, hänvisning till separat avsnitt i planbeskrivningen.

Åtgärdsförslag: Till planförslaget bifogas som bilaga exempel på utformning av grönytor i form av s-k- "Pocket parks", gröna sektioner, parker, bostadsgårdar m.m. Förslaget skall ses som en utgångspunkt för att tillsammans med befintliga och framtida målgrupper vidareutveckla och medskapa grönytor och parker i planområdet.

Undersöka möjligheten till samnyttjande av förskolegården vid Masthamnsgatan i väster.

Vidare studier angående potential för användning av grönytor för omhändertagande av dagvatten samt förbättring av mikroklimat. Möjlighet att kombinera ekologiska och rekreativa värden med bullerdämpning och förbättring av luftkvaliteten.



3.3 Identitet i en sammanhållen stad

3.3.1 Blandat boende

Konsekvensbedömning: Planförslaget ger förutsättningar för en blandning av bostäder, kontor och verksamheter. Inslag av bostäder finns både i område Järnvågen norr om parken samt på den nya halvön, samt längs Masthamnsgatan. För byggnader som vetter mot Oscarsleden är användningen i första hand kontor eller parkering. Upplåtelseformerna för bostäder utgörs av både hyresrätter och bostadsrätter. Genom att flera befintliga fastigheter i området behålls och kompletteras ges förutsättningar för variation.

Åtgärdsförslag: Undersöka förutsättningar för diversifierade hyror samt genomföra en analys av målgrupper för att möta stadens behov av bostäder. Angående levande bottenvåningar – se avsnitt nedan.

3.3.2 Bevara och utveckla småskalig verksamhet

Konsekvensbedömning: Strukturen stödjer bevarande av verksamheten i Kommersen samt fastigheten Lagerhuset som idag inrymmer ett kulturhus för unga - Frilagret. Möjlighet till ny saluhall samt en offentlig lokal vid kanten av den östra parken. Det kan också finnas möjlighet till att inrymma föreningslokaler och annan småskalig verksamhet i de enkelsidiga lokaler som täcker södra sidan av ett av parkeringshusen längs Masthamnsgatan. Ovanpå parkeringshusen i väster finns möjlighet att anlägga idrottsplaner.

Planområdet skall också erbjuda förutsättningar för föreningslokaler och lokaler för mindre kommersiella verksamheter. I planförslaget finns förutsättningarna för att bibehålla verksamheten i det som idag är Kommersen samt Frilagret. Kommersen bidrar starkt till områdets identitet samt fyller en viktig funktion utifrån ett integrationsperspektiv för hela staden. En plats i centrala staden där hela staden möts, oavsett bakgrund. Att bibehålla och utveckla Kommersens verksamhet samt övrigt föreningsliv gynnar förutsättningarna för såväl en inkluderande och stark identitet i området som förutsättningarna för en attraktiv och levande stadsdel i stort.

Den höga exploateringen med stort nytillskott av byggnader med boende och nya kontor/verksamheter i planförslaget medför generellt en risk för bortträngning av de befintliga småskaliga verksamheterna och föreningsliv i området.

Åtgärdsförslag: För att bibehålla och utveckla verksamheten i nuvarande Kommersen, likväl som övrigt föreningsliv och idédrivna verksamheter krävs åtgärder avseende medskapande, dialog och samverkan. Även aktivt arbete för ett diversifierat utbud och diversifierade lokalhyror som möjliggör för en stor bredd av verksamhetsutövare att etablera sig. Aktivt arbete för levande bottenvåningar samt medskapande av platser och aktivitet krävs fortsatt.

Vidare utveckling av identiteten särskilt för Masthamnsgatan bör ske tillsammans med boende, näringsidkare, föreningsliv m.fl. både från Masthuggskajen, närliggande områden samt andra delar av staden.

3.4 Hållbara livsstilar

En central hållbarhetsaspekt för Masthuggskajen är att stödja en hållbar livsstil för de människor som bor, verkar, besöker eller passerar igenom området. Planområdet har till följd av sin lokalisering generellt en god potential att stödja en hållbar livsstil genom ett centralt läge och god tillgång till kollektivtrafik. Planen föreslår en relativt



sett hög exploatering med både bostäder och verksamheter vilket är positivt i lägen med goda förutsättningar för hållbar livsstil.

De parametrar för en hållbar livsstil som har bedömts vara högst prioriterade i arbetet med detaljplanen är dels att stödja hållbara transportsystem, dels att stödja aktiva och levande bostadsområden i bebyggelsen på Masthuggskajen. Levande bostadsområden är en förutsättning för många andra aspekter, som trygghet, ekonomisk bärkraftighet, överbryggande av barriärer, nära service m.m. För hållbara transportsystem har vi valt att dela upp perspektiven på fotgängare, cykel, kollektivtrafik och bil. Det är emellertid ändå viktigt att behålla det övergripande perspektivet då flera transportslag hakar i varandra, exempelvis cykel-kollektivtrafik och kollektivtrafik-fotgängare respektive bil-fotgängare (från parkeringshus till målpunkter). Föreslagen trafiklösning beskrivs i planbeskrivningen.

3.4.1 Struktur för hållbara transportsystem fotgängare

Konsekvensbedömning: Ett hållbart transportsystem ur fotgängarperspektivet innebär att ett område är tillgängligt och attraktivt för fotgängare, att det upplevs som tryggt och att man lätt kan orientera sig i området samt att området är trafiksäkert, även för barn och unga.

Masthammsgatan har potential att bli en fotgängarvänlig zon, även om det finns utmaningar i form av vissa barriärer (se avsnitt ovan). För att få trygghet är det även viktigt med folkliv över dygnet, t.ex. genom levande bostadsområden i fastigheterna längs Masthammsgatan.

Planen för Masthuggskajen medför utmaningar särskilt vad gäller trafiksäkerhet vid hållplatser och korsningar.

För gångstråk mellan knutpunkter för kollektivtrafik, se nedanstående avsnitt.

Åtgärdsförslag: Barnperspektiv behöver studeras mer vid utpekade områden, jmf. rubrik Samspel/Barriärer, Levande bostadsområden, Grönytor. Särskilt fokus krävs för utformning (jämför resonemang rubrik Barriärer). En fördjupning av sociala konsekvenser för fotgängare föreslås.

3.4.2 Struktur för hållbara transportsystem cykel

Konsekvensbedömning: Ett hållbart transportsystem som stödjer cyklande innebär att ett område är tillgängligt och attraktivt för cyklister, att de upplevs som tryggt och att man lätt kan orientera sig i området samt att området är trafiksäkert, även för barn och unga. Både snabbare pendelcykelstråk och lite lugnare stadscyklning behöver inrymmas, liksom lättillgänglig och säker cykelparkering.

Centrala stråk för cyklister i planområdet Masthuggskajen:

- Koppling mellan Allén och pendelcykelstråk längs älven, dels via Järnvågsgatan (primärt stråk), dels via Järntorgsgatan/Emigrantvägen (sekundärt stråk)
- Tillgång till pendelcykelstråk längs älven från Linné

Cykelbanan utmed kajen är i översiktsplanen markerad som del i kommunens stomcykelnät. Planen bedöms medföra särskilda utmaningar för attraktiva och trafiksäkra cykelstråk längs Järnvågsgatan där cyklister kommer i konflikt med gående och motortrafiken. Särskilt vid cirkulationsplatsen (ovalen) innebär planförslaget både framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem med anledning av de förväntade stora



flödena av bilar och cyklister. Fotgängar- och cykelvänliga stråk sammanfaller vilket medför konflikter mellan gående och cyklande.

Cykelparkering skall finnas både i form av lättillgänglig gatuparkering, parkering samt hyr/lånecyklar vid kollektivtrafikknutpunkter (linbana, bussar, båt), samt säker bostadsparkering. Platser för cykelparkering avsätts i anslutning till linbana, mellan hållplatslägena för expressbussar (över Oscarsledens tunnelmynning) samt i anslutning till kontor och bostäder. Längs Järnvågsgatans cykelstråk ges möjlighet till cykelparkering på västra sidan på "locket" ovanför tunnelmynningen. En större cykelparkering på östra sidan om Järnvågsgatan saknas.

Möjligheten att ta sig över Oscarsleden och ansluta till pendelcykelstråket är begränsade. Koppling finns vid Järnvågsgatan men begränsas av stora biltrafikflöden. Längre västerut är det oklart hur tillgängligheten till kajen kan tillgodoses. Möjligheten att ta sig över Oscarsleden och ansluta till pendelcykelstråket är begränsade. Koppling finns vid Järnvågsgatan, men längre västerut är det oklart hur tillgängligheten till kajen kan tillgodoses.

Åtgärdsförslag: Vidare arbete med att utreda säker utformning av cykelstråk längs Järnvågsgatan, särskilt vid passager där bilar korsar cykelstråket, både vid cirkulationsplatsen (ovalen) och övriga korsningspunkter längre söderut.

Vidare arbete med att koppla ihop befintligt cykelstråk i Allén med pendelcykelstråket.

Cykelstråk som sammanfaller med gångstråk innebär risk för konflikt, vidare utformning för ökad tydlighet, säkerhet och framkomlighet för både cykel och fotgängare.

Möjlighet att leda cykel i gångbron över Oscarsleden till Stenas Lines fastighet.

Cykelövergång över Oscarsleden vid planområdets västra gräns.

3.4.3 Struktur för hållbara transportsystem kollektivtrafikresenärer

Konsekvensbedömning: Ett hållbart transportsystem som stödjer kollektivtrafikresande innebär att ett område är tillgängligt och attraktivt för kollektivtrafik inom och till/från området, att det upplevs som tryggt och att man lätt kan orientera sig mot centrala knutpunkter.

Redan idag har Masthuggskajen en stark koncentration av kollektivtrafik med kopplingen till Järntorget, tillgång till båttrafiken genom skytteln över älven samt hållplatser för expressbussar. Trots bristfälliga förhållanden för att förflytta sig mellan knutpunkterna driver området redan idag flöden för kollektivtrafiken. Genom exploatering av Masthuggskajen och utbyggnad med linbana över älven, bibehållande av båttrafiken genom skytteln över älven, hållplatser för expressbussar, samt kopplingen till Järntorget och den nya spårvagnsdragningen mot Skeppsbron ges mycket goda förutsättningar för att kraftigt utveckla kollektivtrafikresandet med ett minskat behov av bilåkande i staden som följd. De goda förutsättningarna ställer höga krav på utformningen av området för att svara upp mot potentialen.

Centralt för att nå potentialen med kollektivtrafik som drivkraft för hållbar livsstil på Masthuggskajen och i Göteborg är placering och koppling mellan kollektivtrafikknutpunkter i förhållande till starka målpunkter och flöden. En god placering av båt och linbana ökar förutsättningarna för att minska älvens barriäreffekter mellan Lindholmen/Hisingen och Masthuggskajen/Linné-centrum.



I planförslaget är Linbanan placerad längst i öster på Masthamngatan, mitt emot Folkets hus. Linbanans placering är beroende av ett flertal tekniska aspekter avseende behov av utrymme både för station, vajer samt stolpar varför det ställs stora utrymmeskrav på lokaliseringen. Placering så nära en kollektivtrafikknutpunkt som möjligt alternativt i ett stråk mellan två knutpunkter är gynnsammast ur kollektivtrafikhänseende.

I planförslaget är knutpunkterna i form av linbana, Järntorget, båt och hållplatser för expressbussar spridda i området Järnvågen. Stråken mellan dessa kommer att utgöra viktiga flöden där de som reser med kollektivtrafiken behöver förflytta sig mellan knutpunkterna (se även resonemanget under avsnitt Överbrygga barriärer). En närmare koppling vore mer gynnsam för kollektivtrafiken samtidigt som den relativa närheten mellan linbana och Järntorget åt söder samt busshållplatser i norr ändå kan skapa förutsättningar för snabba bytesmöjligheter.

Kopplingen för resenärer mellan Järntorget och linbana är central då det kan förväntas ett potentiellt stort flöde av personer som behöver byta mellan spårvagn/buss och linbana. Möjligheten att få en trafiksäker och lättillgänglig passage i denna koppling är idag osäker då flera passager över väg och spårvagn krävs för att nå målpunkter i omgivningen. Utrymmet mellan befintlig fastighet mot Järntorget (vid hörnet) och väg är litet vilket försvårar passagen för flöden till och från linbanan.

Kopplingen mellan Järntorget och inpendlande resenärer från Västlänkens planerade station vid Haga går i första hand utanför aktuellt planområde. För denna plan bedöms kopplingen för cykel och gående via Allén och vidare till kollektivtrafiken vid Järntorget, linbanan och båten vara centrala. Se i övrigt bedömning angående detta stråk under avsnittet om cykel och fotgängare.

Åtgärdsförslag: Fortsatt arbete i detaljutformning av passager och stråk mellan kollektivtrafikens knutpunkter för att skapa attraktiva miljöer som dämpar barriärerna mellan dessa. Utformningen av stråket mellan Järntorget och linbanan behöver detaljstuderas.

3.4.4 Struktur för hållbara transportsystem bilar

Konsekvensbedömning: Göteborg Stad har som ambition att gå från en prognosstyrd till en viljestyrd trafikplanering som främjar gång, cykel och kollektivtrafik. Förutsättningarna för biltrafik och parkering beskrivs i planbeskrivningen. Planförslaget innebär att tillgängligheten med bil är god, dock begränsas hastigheten genom en stadsmässig utformning av gatunätet. Stora trafikflöden hanteras i huvudsak på Järnvågsgatan där en större cirkulation anläggs på tunneltaket. Biltrafiken samsas här med bussar vilket begränsar kapaciteten då busstrafiken prioriteras. Även Första Långgatan, Värmlandsgatan, Järntorgsgatan och Emigrantvägen får god tillgänglighet med bil, på övriga gator får bilar köra i gångfart/shared space.

Planförslaget visar tre parkeringshus över jord samt ett fjärde under kvarter i Järnvågen. Möjlighet finns även att bygga parkering under fastigheter. Parkeringstalen ska även täcka behov av en s.k. parkeringsnod. I närliggande område Skeppsbron finns också möjlighet till parkering i parkeringshus vilket troligen kommer att utnyttjas även av besökande till Masthuggskajen. Det blir en tyngdpunkt med parkeringshus i den västra delen av planområdet vilket innebär att det blir längre sträckor att gå för den som parkerat sin bil och har en målpunkt i Järnvågen. Ett större relativt avstånd mellan parkeringshus och målpunkter innebär både fördelar och nackdelar ur ett hållbarhetsperspektiv. Om tillgången till parkering blir mycket god tenderar detta att



leda till ett ökat resande med bil. Ett större avstånd mellan parkeringshus och målpunkt genererar flöden av människor som befolkar gator och stråk vilket ger bättre förutsättningar för handelslägen och folkliv. Ett större avstånd innebär också att avståndet till parkering jämfört med avståndet till en hållplats blir mer likvärdigt för boende och verksamma i området, vilket innebär att det för den enskilda är lättare att göra hållbara resval. Ett alltför långt avstånd mellan målpunkt och parkeringshus kan dock driva behov av att göra parkering under enskilda fastigheter vilket leder till sämre möjligheter till samnyttjande av parkeringsplatser samt svagare flöden på gatorna.

Angöring begränsas för vissa fastigheter där angöring måste ske på kvartermark eller regleras i tid för att kunna nyttja trafikytorna för t.ex. gång- och cykeltrafiken.

Generellt kan konstateras att föreslagen trafiklösningen i första hand utgår från nuläget avseende Oscarsleden och trafikflöden på Järnvågsgatan med mindre anpassningar i anläggning och konstruktion. Vald lösning får konsekvenser främst avseende barriäreffekter som måste beaktas.

Ur ett långsiktigt resursutnyttjandeperspektiv kan det vara en fördel att i nuläget inte investera i omfattande nykonstruktioner med syfte att separera trafikflöden om det blir så att trafikflödena, och därmed behovet av en trafikapparat med stor kapacitet, minskar i framtiden. Valet att inte göra omfattande nykonstruktion i eller i anslutning till leden och tunnelmyningarna kan även kopplas till ett resonemang om att inte bygga fast sig i en lösning som på sikt skulle kunna hindra en omdaning (exempelvis genom överdäckning) av leden som barriär gentemot Stenakajen.

Förslag till åtgärder: Parkeringstalen för planområdet har satts relativt lågt utifrån givna förutsättningar. Åtgärder för att sänka behovet av parkering krävs enligt Trafikkontorets Grön transportplan samt genom att stärka alternativa transportsätt i form av cykel och kollektivtrafik.

Vidare arbete med att utveckla samnyttjande av parkeringslösningar över dygnet samt genom att möjliggöra konvertering av parkeringsytor till andra användningsområden om parkeringsbehovet går ned på lång sikt.

I det fortsatta arbetet behöver tillgängligheten för tyngre trafik med målpunkt i området ses över.

3.4.5 Levande bottenvåningar

Konsekvensbedömning: Att i Masthuggskajen utveckla levande och aktiva bottenvåningar i stadsmiljön har betydelse för flera hållbarhetsaspekter. Som framgår i beskrivningen ovan är det betydelsefullt med levande bottenvåningar exempelvis för att överbygga barriärer och skapa trygga och tilltalande mötesplatser för alla göteborgare. För en hållbar livsstil har det betydelse i form av tillgång till nära service som behövs för vardagslivet.

Planförslaget innebär generellt en risk för bortträngning av de sociala sammanhang och värden som finns på platsen idag.

Planförslaget ger generellt goda förutsättningar för levande bottenvåningar, men för vissa områden har det identifierats en risk för inaktiva bottenvåningar.

Som nämnts i avsnittet om barriärer bedöms Masthamngatan kvarter vid parkeringshuset Koffen innebära utmaningar, där stora befintliga byggnader ger svagare möjligheter till levande bottenvåningar.



Förslag till åtgärder: För att motverka risken för barriäreffekter och öka förutsättningarna för levande bottenvåningar vid kvarteret vid parkeringshuset Koffen krävs vidare arbete för att aktivera fasaden på Koffen. Tillsammans med fastighetsägaren bör man även se över möjligheten att utveckla bottenvåningar i befintlig fastighet samt utveckla en öppen och aktiv verksamhet i bottenvåning till den nya fastigheten i kvarteret. I medskapande med föreningar i området kan gatumiljön utvecklas för att gynna aktivitet och gatuliv över dygnet.

Arbeta för ett diversifierat utbud och diversifierade lokalhyror som möjliggör för en stor bredd av verksamhetsutövare att etablera sig. För att verksamheterna i bottenvåningarna också ska stödja vardagslivet för boende och verksamma i Masthuggskajen behöver fortsatt fokus också sättas på att möta behov av nära service.

Vidare arbete med analyser av handelslägen, stråkanalyser etc. för att säkerställa bärkraftighet för bottenvåningar i området. Se även åtgärdsförslag under Identitet i en sammanhållen stad.

För att ytterligare möjliggöra för hållbara livsstilar i Masthuggskajen är tillgången till verksamheter som gör det enkelt att leva resurseffektivt avgörande. Exempel på detta kan vara reparationsverkstäder, återbruk, låneverksamheter etc. Förslag att vidare utreda hur man kan främja etablering av dessa typer av verksamheter.

En fördjupning av sociala konsekvenser för levande bottenvåningar över planområdet föreslås.

3.5 Ekonomisk bärkraftighet

Ekonomiska konsekvenser för kommun, fastighetsägare och exploatörer återfinns i planbeskrivningen.

3.5.1 Ekonomi – kostnader för konstruktion och anläggning

Konsekvensbedömning: Ekonomisk bärkraftighet i planförslaget är en avvägning mellan ökad kvalitet i området som även gynnar ekonomiska värden och att hålla nere kostnader för anläggning och konstruktion. Huvudsakliga konstruktioner och anläggningar som ökar kostnader i planförslaget är:

- Utbyggnad av kajen
- Park vid Järnvågen och överbyggda ramper
- Grundläggning av höga hus
- Ledningsomläggning vid flytt av Emigrantvägen
- Finansiering och utformning av linbana

På grund av den sättningskänsliga marken med stora lermäktigheter kommer tyngre konstruktioner och installationer att behöva pågrundläggas. Vid ytterligare markbelastningar behöver förstärkningsåtgärder vidtas för att sättningsstakten inte ska tillta. Stabiliteten mot Rosenlundskanalen och Göta älv kan i dagsläget inte anses helt tillfredställande och måste utredas vidare inom det fortsatta planarbetet.

Generellt kan konstateras att föreslagen trafiklösningen i första hand utgår från nuläget avseende Oscarsledens på- och avfarter med mindre anpassningar i anläggning och konstruktion. Flera alternativa trafiklösningar som valts bort i tidigare



skeden hade inneburit större ingrepp och högre kostnader för anläggning och konstruktion.

3.5.2 Förutsättningar för goda handels- och kontorslägen

Konsekvensbedömning: Planens läge i staden i kombination med koncentration av kollektivtrafik samt höga exploatering ger generellt sett goda förutsättningar för goda handelslägen samt kontor/bostäder.

Det röda stråket som svänger av från Heurlins plats norrut mot Emigrantvägen bedöms vara fördelaktigt för handelslägen med möjlighet till ett fotgängarvänligt stråk med handelslägen på båda sidor om gatan. Kopplingen mot Skeppsbron och city är också god. Det är en nackdel ur handelssynpunkt att stråket inte sammanfaller med stråk mellan knutpunkter för kollektivtrafik.

Området försörjs väl av kollektivtrafik samt har god tillgänglighet för cykel och fotgängare. Parkering kommer i första hand att finnas tillgänglig i närliggande Skeppsbron samt i västra delen av planområdet. Se resonemang angående parkering under avsnitt Struktur för hållbara transportsätt bil, ovan.

Åtgärdsförslag: Vidare arbete för levande bottenvåningar och mötesplatser, i enlighet med åtgärdsförslag i ovan avsnitt.

Vidare arbete med handelsutredningar, stråkanalyser etc. för att utveckla förutsättningar för ekonomiskt bärkraftiga verksamheter.

Vidare arbete för att utveckla identitet och karaktär med utgångspunkt i både det gamla och det nya för en attraktiv hyresgästmix med handel, restauranger, kultur, föreningar och service.