

Underlag och fördjupning
Norra Masthugget

Program för detaljplaner, juni 2010



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret



Vision för Norra Masthugget 2030

En blandning av stadspuls och lokalt liv

I Norra Masthugget möts det lokala livet och innerstadens puls, med närhet till vattnet. Här blandas människor, rörelse och aktiviteter till en smältdigel under dygnets alla timmar. Området som ligger strategiskt - nära Linné, Majorna, Centrum och älven - har knutit samman staden.

Norra Masthugget är en levande del av Centrala Älvstaden. En blandning av bostäder, kontor, handel och evenemang får området att fyllas med liv. Järntorget rika utbud av kultur fortsätter ned mot älven och gör området välbesökt av såväl göteborgare som långväga besökare. Premiärer på Järnvågen varieras med spelningar och utställningar, liksom särskilda aktiviteter för ungdomar.

Stråken som korsar området kantas av butiker, caféer och restauranger. I parker och på torg finns plats för rekreation, lek och spel för dem som bor och arbetar eller bara är på besök i området.

Gatorna med utrymme för gående, cyklister och övriga trafikslag gör det enkelt att ta sig fram.

Folklivet och de många mötesplatserna för gammal och ung skapar trygghet. Allt ligger nära men det finns ändå en respekt för lugnet i boendekvarteren och en tolerans mot alla intryck som präglar livet i Norra Masthugget.

Programsamråd 18 augusti - 28 september

Informationsmöte kommer att hållas torsdag den 2 september kl 18 i Älvrummet vid Kanaltorget. Förslaget är under samrådstiden utställt på Stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20 samt i Älvrummet vid Kanaltorget och på Olof Palmes Plats. Du är också välkommen att besöka stadsbyggnadskontorets hemsida: <http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt>

Information om förslaget kan lämnas av Karolina Örneblad, tfn 031-368 19 88, Maria Gränsbo, tfn 031-368 16 47 eller Lennart Widén, tfn 031-368 15 69.



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund	4
Förutsättningar	7
Områdesförutsättningar	8
Utgångspunkter för planeringen	23
En analys av området	28
Inriktningar	33
Utveckling av staden och stadsdelen	34
Viktiga riktlinjer för områdets utveckling	41
Förslag	45
Programförslag	46
Genomförande	73
Konsekvenser	74
Möjligheter på längre sikt	76
Processen	77
Programarbetet	78
Källor och underlag	81

Medverkande i programarbetet

Programmet har framställts av Stadsbyggnadskontoret i samarbete med Älvstranden Utveckling AB, Trafikkontoret, Park- och naturförvaltningen samt Fastighetskontoret. Se även beskrivning av Programarbetet på sid 78.

Programgrupp

Johan Altenius	Stadsbyggnadskontoret
Lennart Widén	Stadsbyggnadskontoret
Karolina Örneblad	Stadsbyggnadskontoret
Maria Gränsbo	Stadsbyggandskontoret
Magnus Ståhl	Trafikkontoret
Per-Anders Käll	Fastighetskontoret
Helena Bjarnegård	Park- och naturförvaltningen
Cecilia Strömer	Älvstranden Utveckling AB
Martin Blixt	Älvstranden Utveckling AB

Information och kommunikation

Patrik Centervall	Stadsbyggnadskontoret
Elin Asplind	Älvstranden Utveckling AB

Text, illustrationer och kartor

Johan Altenius	Stadsbyggnadskontoret
Karolina Örneblad	Stadsbyggnadskontoret

Visualisering / fotomontage

Daniel Hultman	White arkitekter
----------------	------------------

Utredningar

- Bullerkartläggning bef. resp programförslag, ÅF, 091008 resp 100114
- Geotekniska undersökningar, Gatubolaget, 090903
- Höga Hus på Södra Älvstranden, SBK, mars 2010
- Kartläggning av risk för markförorening i området väster om Järntorget, Miljöskyddsavd Gbg, 010205
- Konstruktionsförutsättningar tunnelmynningen, Gatubolaget, 100318
- Luftföroreningar Masthugget, Sweco, 091217
- Parkeringsutredning Södra Älvstranden, FB Engineering, 090915
- Stadsrumsanalyser, SpaceScape, 090504

Sammanfattning

Syfte

Syftet med detta program är att utreda förutsättningarna för en strukturerad utveckling av området på kortare och längre sikt till att bli ett innerstadsområde av blandad karaktär. I programmet redovisas bl a förutsättningar och viktiga utgångspunkter samt viktiga frågeställningar och olika möjligheter för utveckling av området.

Programmets huvuddrag

Övergripande struktur och markanvändning

Programområdet har ett strategiskt läge i staden som på sikt gör det möjligt att knyta ihop omgivande stadsdelar och skapa ett sammanhängande centrumområde - en framtida del av Centrala Älvstaden. Området föreslås förtätas och kompletteras med bl a bostäder, kontor, handel, grönytor och offentliga platser för att på sikt möjliggöra en blandad stadsbebyggelse. Området har redan till stora delar en struktur som kan vidareutvecklas med fler lokalgator i nord-sydlig riktning som delar in stadsdelen i mindre enheter. Området och bebyggelsen föreslås i huvudsak uppföras i form av traditionell men modern kvartersstad, med attraktiva, levande och varierade gatumiljöer med spännande mötesplatser, parker och torg.

Det är önskvärt att området och staden ska kunna kopplas ner till älven. En sådan utveckling förutsätter att leden hanteras och att kajytorna blir tillgängliga. En nedgrävning av leden är mycket kostsamt, men skulle ge stora värden för området och staden. Ett alternativ kan vara att leden byggs över, d v s

att en upphöjd terrass, park eller byggnader placeras med erforderlig frihöjd över leden.

Bebyggelse - innehåll och gestaltning

Området och bebyggelsen bör utformas för ett blandat och brett innehåll som kan möta förändringar över tiden och nya behov. Med blandad bebyggelse avses en blandning ner på byggnadsnivå, t ex att bostäder, handel och kontor mm kan finnas i varje byggnad och inom varje kvarter. Det är angeläget att området kompletteras med bostäder i olika storlekar och med olika upplåtelseformer. Bostäder är önskvärt i hela området, men föreslås ej närmast leden, då dessa idag skulle bli alltför utsatta av buller och luftföroreningar.

Kring Folkets hus, Järntorget samt Frilagerhuset, som sedan länge varit en mötesplats för stadens kultur-, förenings- och nöjesliv, föreslås en utveckling med tyngdpunkt på kulturverksamhet, hotell och annan centrumverksamhet. Service i form av skolor, daghem, service- och äldreboende mm finns i närliggande områden, men kan komma att behöva kompletteras inom och i anslutning till området, när fler bostäder byggs.

Nya kvarter föreslås utformas med bottenvåningar som möjliggör etablering av butiker eller annan publik verksamhet. Tillkommande bebyggelse ges en varierad skala och ett omväxlande arkitektoniskt uttryck. Skalan i den omgivande bebyggelsen är viktig att förhålla sig till, men inslag av högre byggnader kan prövas. Tydliga gränser mellan offentliga och privata ytor är angeläget.

En småskalig indelning är viktig för att skapa ett område med innerstadskaraktär och variation. Området har ett centralt och attraktivt läge och exploateringen kan vara relativt hög.

Trafik och gator

För att kunna utveckla en god stadsmiljö i området, framförallt kring Järnvågen och dagens tunnelmyning, föreslås dagens trafikströmmar delas upp på flera gator så att matningen till och från leden kan ske i fler punkter. Nya Allén kopplas ihop

med Första Långgatan, som är huvudaxeln genom området. Järntorget är en nod i staden och i K2020 (program för hur kollektivtrafiken ska utvecklas inom Göteborgsregionen) därför utpekad som en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Dagens utformning "trimmas" för att uppnå en tydligare trafikplats och för att förbättra gång- och cykelpassager.

Ett kraftigt ökat resande med kollektivtrafik och cykel i förhållande till biltrafiken, är ett prioriterat mål i stadens budget. Gång- och cykelvägnätet skall därför ha en hög standard och vara trygg och säkert för alla. Området måste också vara väl försörjt med bra cykelparkeringar. Bilparkering ordnas framför allt i garage under kvarteren.

Offentligt rum - stråk och platser

Områdets stråk och platser föreslås utvecklas med grönska och ett mer varierat innehåll. Det är viktigt att skapa tillgängliga, trygga och intressanta miljöer med ett bra lokalt klimat, för att locka ett blandat folkliv under hela dygnet. Vattenkontakten kan återskapas genom att skapa tydliga stråk och platser som sträcker sig ner till älven.

Miljö och robusthet

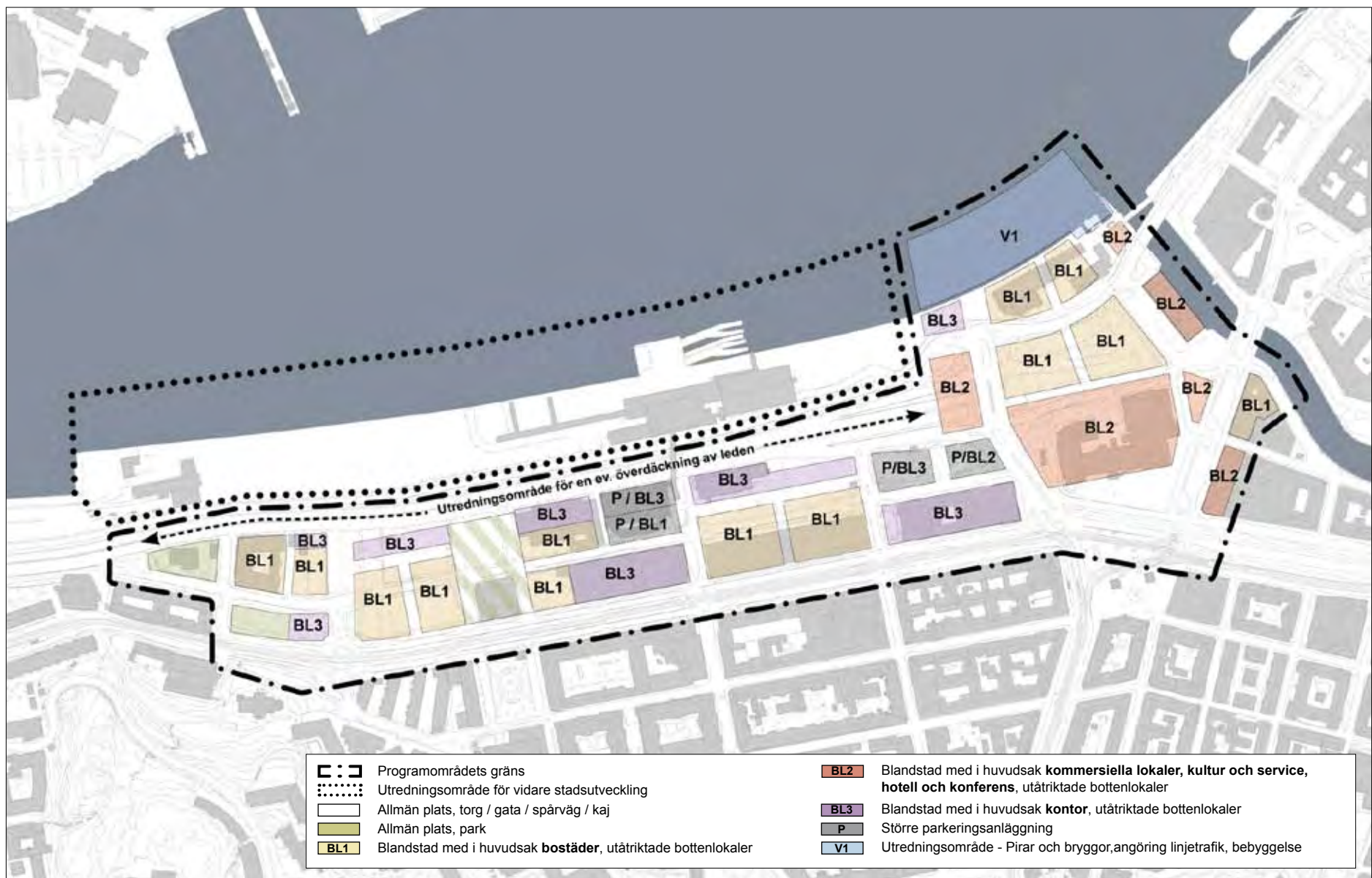
Såväl ekologiska som ekonomiska och socialt hållbara lösningar ska eftersträvas. Robusta lösningar för att klara höga vattennivåer måste bl a studeras vidare, och i staden och området ska resande med kollektivtrafik och cykel öka i förhållande till biltrafiken.

Genomförande

Programområdet kommer att delas upp i flera detaljplaner för genomförande under en längre tid.

Konsekvenser

En behovsbedömning har genomförts och stämts av med Länsstyrelsen i tidigt samråd. Med stöd av denna bedöms att det inte föreligger betydande miljöpåverkan, och miljökonsekvensbeskrivning behöver därmed inte upprättas.



Principer för en möjlig struktur samt mark- och vattenanvändning

Bakgrund

Området i staden

Området som har studerats i detta program, sträcker sig mellan Rosenlundsverket i öster till Stigbergsliden i väster. Från Järntorget sträcker sig området ner till älven, och från Första Långgatan fram till Oscarsleden. Även hamnytorna behandlas i programutredningen, men mer översiktligt avseende en möjlig utveckling på längre sikt. Området ingår som ett aktuellt förnyelseområde i Centrala älvstaden.

Området är centralt beläget och har stor potential att utvecklas till en attraktiv del av innerstaden. I omgivande stadsområden finns ett stort utbud av service och verksamheter och såväl

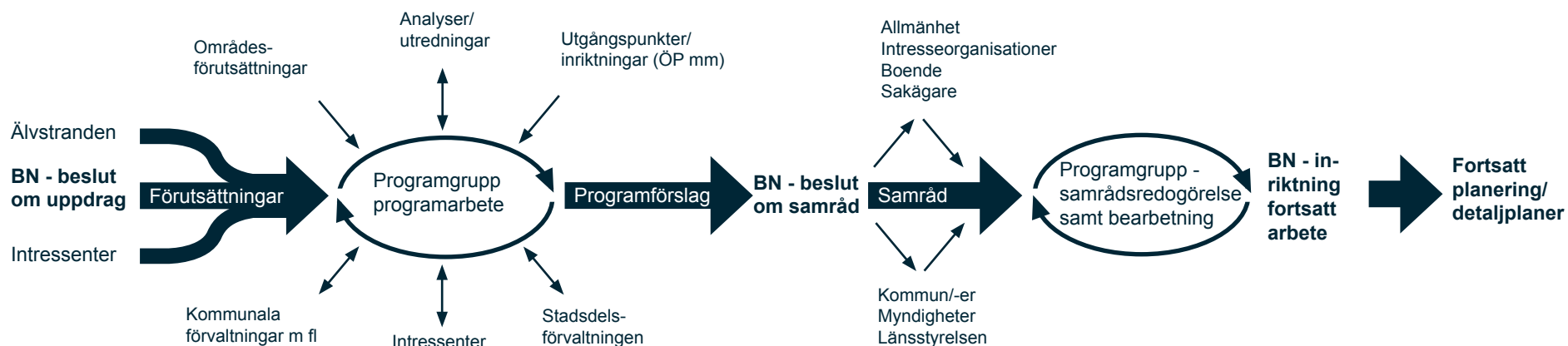
boende som besökare rör sig i området. Järntorget som ligger i områdets östra del är en av stadens mest välbesökta mötesplatser och frekventerade kollektivtrafikhållplatser.

Markanvändningen är idag ensidig med övervägande kontor och stora parkerings- och trafikytor. Områdets struktur är dessutom storskalig och otydlig, och kopplingarna till den omgivande staden är högst begränsad, då trafik och kollektivtrafikytor skapar barriärer. Kontakten med vattnet är liten och påverkan på området från leden är relativt omfattande avseende både luftföroreningar och buller.

Uppdraget/syfte

Byggnadsnämnden gav i juni respektive oktober 2008 i uppdrag åt stadsbyggnadskontoret att upprätta program för områdena söder om Masthuggskajen respektive Järnvägen inom stadsdelen Linnéstaden. Programmen slogs under våren 2009 ihop till ett programarbete, vars syfte är att utreda förutsättningarna för en strukturerad utveckling av området på kortare och längre sikt till att bli ett innerstadsområde av blandad karaktär. Planprogrammet tas fram som ett underlag till kommande detaljplaner för området, men ska också ses som ett program för utveckling av området i ett vidare och tidsmässigt längre perspektiv.

(BN = Byggnadsnämnden)



I programmet redovisas bl a:

- Förutsättningar och viktiga utgångspunkter
- Framtidsplaner och visioner
- Avvägningar mellan olika intressen
- Riktlinjer och rekommendationer för områdets utveckling
- Förslag på struktur och markanvändning
- Genomförandefrågor och konsekvenser
- Fortsatt planering och förslag till etappindelning

Programarbetet/processen

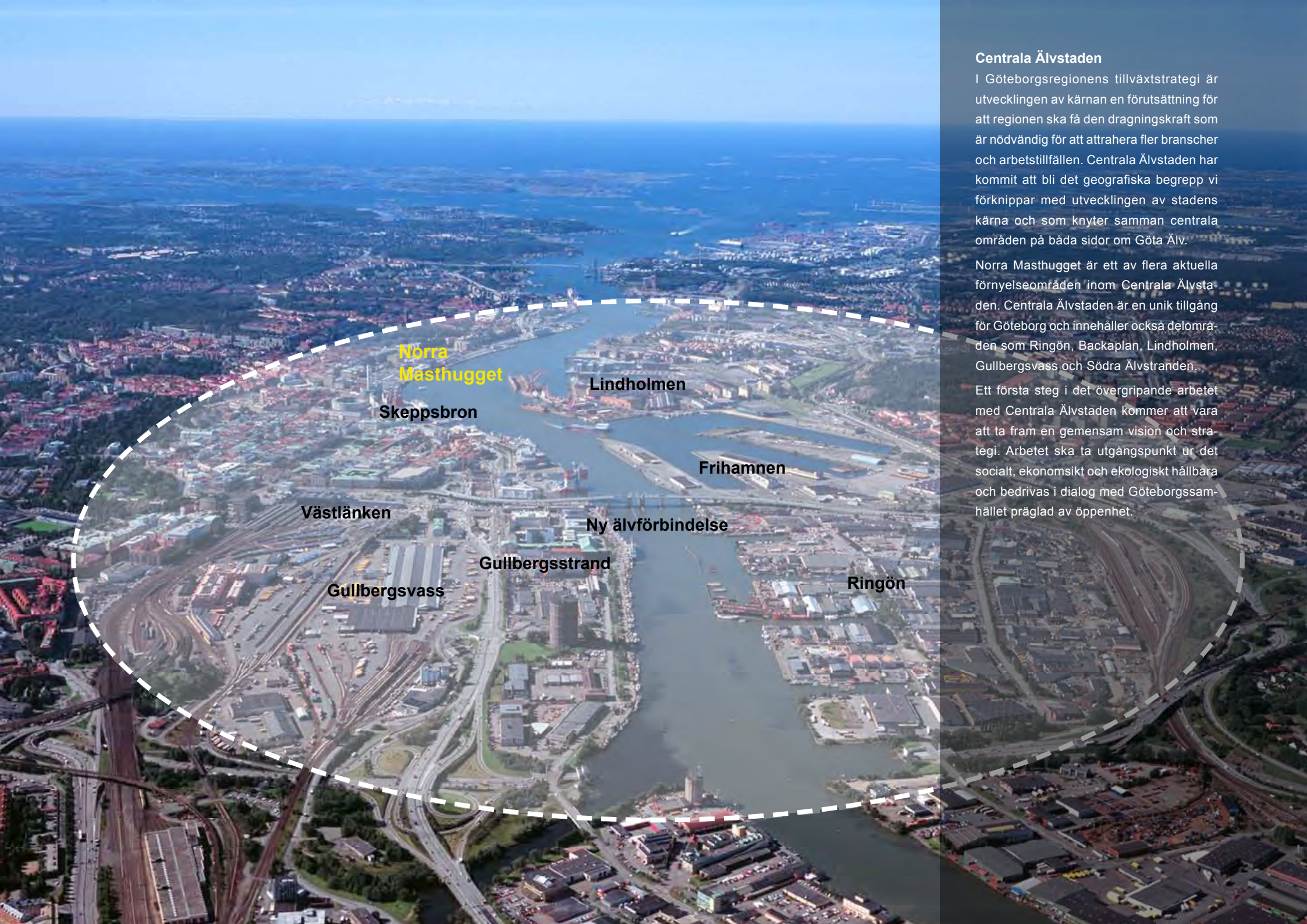
Programmet har utarbetats av Stadsbyggnadskontoret i samverkan med Älvstranden Utveckling, kommunala förvaltningar och stadsdelsförvaltningen Linnéstaden samt fastighetsägare och aktörer inom området.

Ett program som detta har till uppgift att vara kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede och där de berörda skall ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta.

Efter att programmet har varit ute på samråd och inkomna synpunkter övervägts, sammanställts och inarbetats, kan byggnadsnämnden besluta om inriktningen för fortsatt arbetet. Därmed kan detaljplanearbete påbörjas för delar av programområdet.



Programområdet sett ifrån öster



Centrala Älvstaden

I Göteborgsregionens tillväxtstrategi är utvecklingen av kärnan en förutsättning för att regionen ska få den dragningskraft som är nödvändig för att attrahera fler branscher och arbetstillfällen. Centrala Älvstaden har kommit att bli det geografiska begrepp vi förknippar med utvecklingen av stadens kärna och som knyter samman centrala områden på båda sidor om Göta Älv.

Norra Masthugget är ett av flera aktuella förnyelseområden inom Centrala Älvstaden. Centrala Älvstaden är en unik tillgång för Göteborg och innehåller också delområden som Ringön, Backaplan, Lindholmen, Gullbergsvass och Södra Älvstranden.

Ett första steg i det övergripande arbetet med Centrala Älvstaden kommer att vara att ta fram en gemensam vision och strategi. Arbetet ska ta utgångspunkt ur det socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbara och bedrivs i dialog med Göteborgssamhället präglad av öppenhet.

Norra
Masthugget

Lindholmen

Skeppsbron

Frihamnen

Västlänken

Ny älvförbindelse

Gullbergsstrand

Gullbergsvass

Ringön

Förutsättningar

- Områdesförutsättningar
- Utgångspunkter för planeringen
- En analys av området

Områdesförutsättningar

Historik

1620-1820

Det område som idag är stadsdelen Masthugget ingick i Göteborgs ursprungliga ägor. Stadsgränsen sträckte sig från Skanstorget till Stigbergsliden och hade ungefär samma läge som den nuvarande stadsdelsgränsen i sydväst. Namnet har stadsdelen fått efter Masthamnarna som tidigare låg längs älvstranden.

Strandområdet omfattade redan på 1600-talet viktiga verksamheter som hade anknytning till älven. Delar av marken arrenderades ut till personer som drev handel med trä och tillverkade master. Området användes även till båtbyggeri, ett "tjärnhof" låg längst ut mot väster och på 1780-talet flyttade stadens järnväg till en tomt norr om nuvarande Järntorget. Innanför "hamnen" låg gles bostadsbebyggelse som framför allt fanns västerut, längs Smala Vägen, Breda Vägen och Stigbergsliden. I öster disponerade den förmögne familjen Amija ett stort område med en påkostad trädgårdsanläggning. Här etablerades 1773 nöjesetablissemangen "Wauxhall" som låg vid nuvarande Järntorget västra sida.

1820-1930

På 1820-talet upprättades en plan för Masthugget och området ingick också i 1866 års stora utbyggnads- och regleringsplan. Den ändrades senare delvis i anslutning till Linnégatan. Planerna innebar att den befintliga oregelbundna och glesa bebyggelsen ersattes med rätvinkliga kvarter längs nya raka gator (Långgatorna). Där Masthuggstorget och Järntorget





Göta Älvs kajlinje 1800-tal respektive 1900-tal nedan

nu ligger fanns öppna platser eller torg redan på 1700-talet. Dessa utvidgades och fick en stramare form genom de nya planerna. Utbyggnaden genomfördes under en relativt lång period cirka 1860–1930 och den nya bebyggelsens karaktär varierade. Söder om Första Långgatan uppfördes i huvudsak stenhus. Det var bostadsbebyggelse med inslag av allmänna byggnader, verkstäder osv. Masthuggstorget ställdes i ordning som salutorg 1877. Här byggdes sedan en saluhall (1887) och Sjömanshemmet (1886). Längre västerut vid gränsen till Majorna tillkom Wettergrens Konfektionsfabrik (1897). Längs älven norr om Första Långgatan användes området för både hamnverksamhet och industri till 1880-talet. Här låg bl a de två stora träförädlingsfabrikerna Bark & Warburg (från 1861) och Strömman & Larsson (från 1871). Åren 1888–1902 byggdes Masthuggskajen och den tidigare bebyggelsen ersattes



sedan med låga magasin av trä. Längst ut i väster uppfördes också ett stort stenhus, det s k Amerikahuset (1919–23) och en avloppspumpstation (1911). Österut i direkt anslutning till Rosenlundskanalen tillkom Frilagret 1918.

1930–1955

1930–55 uppfördes nya byggnader i området norr och väster om Järntorget, bl a Folkets Hus och yrkesskolorna. Under samma period tillkom ett nytt "Sjömanshem" vid Masthuggstorget.

Förändrat – bevarat

Efter 1960 har en stor del av bebyggelsen norr om Första Långgatan och kring Masthuggstorget rivits och delvis ersatts med ny bebyggelse. I östra delen finns fortfarande en väl sammanhållen bebyggelse som har kulturhistoriskt värde och längst ut i väster ligger också en liten grupp värdefulla byggnader, bl a Amerikahuset och pumpstationen.

Stadsdelen idag

Programområdet ligger inom stadsdelarna Masthugget och Pustervik vilka tillhör Linnéstadens stadsdelsnämnd, en av Göteborgs 21 stadsdelsnämnder (som blir 10 stadsdelar fr o m jan 2011). Mer om stadsdelen finns att läsa i [8] *Linnéstaden, Beskrivning av stadsdelen, mars 2008*, här följer ett utdrag med information som berör programområdet.

Befolkning och boende

Det är attraktivt att bo i Linnéstaden och befolkningen har stadigt ökat under en rad år, till drygt 31 000 invånare (2007). Flerbostadshus är den nästan uteslutande bebyggelsetypen inom alla primärområdena med undantag för Änggården där småhus utgör ca två tredjedelar. I områdena Masthugget och Olivedal är fördelningen mellan olika lägenhetsstorlekar relativt jämn, men bostadsrätt utgör den vanligaste upplåtelseformen. In- och utflyttningen är relativt stor, och det är

främst yngre vuxna som flyttar in, medan barnfamiljer flyttar ut. Befolkningen i arbetsför ålder, 20-64 år, ökar något i antal varje år, medan antalet äldre linnéstadsbor minskar.

Inpendlingen till stadsdelen är stor. Den förvärvsarbetande dagbefolkningen uppgår till ca 23 000 personer varav endast ett par tusen bor inom stadsdelen. Hälften arbetar inom stat och region företrädesvis inom sjukvården, vilket beror på att områdena kring Medicinareberget och Sahlgrenska sjukhuset tillhör stadsdelen, och större delen av den andra hälften jobbar inom näringslivet. Utmärkande för de som bor i Linnéstaden, i jämförelse med Göteborg som helhet, är hög utbildningsnivå, en hög andel höginkomsttagare samt en lägre andel arbetslösa.

Skola och service (kommersiell och social)

I närliggande områden finns ett stort utbud av butiker, kaféer och restauranger. Här finns också service som för- och grundskolor, gymnasieskolor (fristående), daghem, fritidsgårdar, lekplatser, äldreboende, hemtjänst och bibliotek mm.

Befolkningsstrukturen i Linnéstaden fortsätter att förändras och omstruktureringar behövs i förskole- och skolverksamheten. Bl a ställs krav på flexibla lokaler som är användbara i ett större åldersspann. De stora barnkullarna som föddes kring 1990 är på väg att lämna grundskolan och antalet barn i skolåldern minskar därför. Samtidigt föds det återigen fler barn och antalet barn i förskoleåldern, 1-5 år, beräknas öka med ungefär 100 barn sammantaget de närmaste fem åren (från 2008 och framåt). Allt eftersom dessa barnkullar börjar skolan, kommer behovet av platser i skolorna samtidigt att öka.

Ett minskat antal äldre i Linnéstaden har inneburit minskningar inom hemtjänsten samt ett minskat antal platser på äldreboenden. Inte förrän den stora gruppen fyrtioåringar får behov av äldreomsorg, beräknas behoven öka, vilket kan tänkas ske inom 10-20 år.

Näringslivet

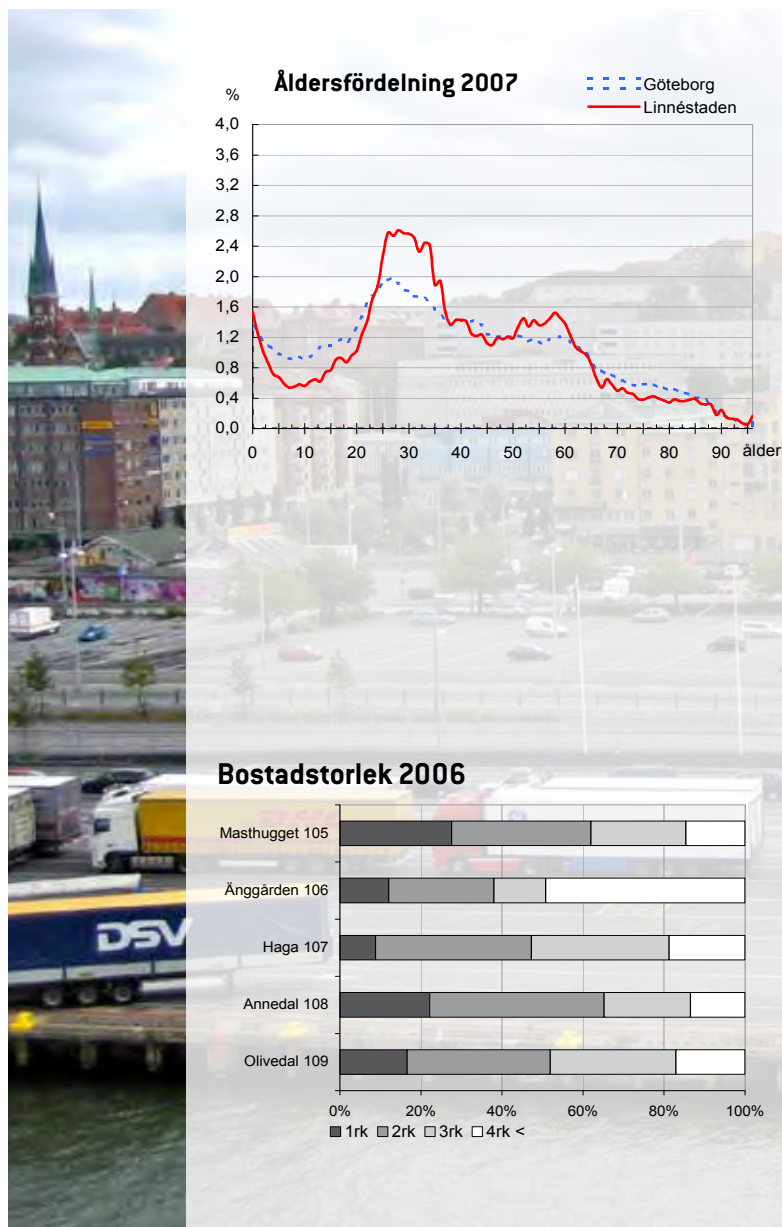
Inom Linnéstaden finns såväl Göteborgs stora som mindre näringsgrenar representerade. Längs Masthuggskajen ligger många verksamheter inom sjötransport, som är en av stadens stora näringar, och några hundra meter söderut finns en del av Linnéstadens småskaliga näringar som i hög grad är integrerade i kvarterens bebyggelse. Mångfalden av butiker, restauranger och andra små serviceföretag beror naturligtvis på att Linnéstaden gränsar till City och utgör en del av den attraktiva stadskärnan. Inom själva programområdet finns ett par butiker, verkstad och teater och loppmarknad, i övrigt i huvudsak kontor. Den totala kontorsytan uppgår idag till knappt 30 000 kvm (LOA).

Kultur och fritid

Stadsdelen har ett rikt kulturliv och inom eller i närhet av programområdet finns såväl teater och biograf som bibliotek. I Långgatsområdet söder om området finns t ex ett småskaligt näringsliv med ett stort urval av restauranger och butiker och även ett par mindre verkstäder och gallerior. Folkets Hus vid Järntorget har sedan länge varit en mötesplats för stadens kultur-, förenings- och nöjesliv. Byggnaden som till vardags fungerar som konferensanläggning, innehåller bl a biografen Draken, som årligen används för Göteborgs filmfestival.

Rekreatiomsområden

I stadsdelens södra delar finns Slottsskogen och Änggårdsbergen som är populära utflyktsmål med stora gräsytor, bergknallar och skogsdungar. Områdena kring programområdet är relativt fattiga på parker och större sammanhängande grönområden. Närmast sträcker sig grönytorna mellan Masthuggsterassens bebyggelse, samt kring S:t Johanneskyrkan, som i söder möter Masthuggsberget.



Programområdet idag med näromgivning

Markanvändning

Programområdet upptas idag av en till storlek och karaktär varierad bebyggelse, och lågt utnyttjad mark i form av öppna parkeringsytor. Här finns parkeringshus samt kontor och några butiker. I mitten av området ligger parkeringshuset Koffen och direkt väster om det finns en större byggnad som nyttjas för lager, teater och verkstad. Längst i väster finns ett flerbostadshus med områdets enda bostäder samt ett äldre pumphus. Det enda gröna inslaget i området är idag parken vid Isaac Bèens Plats i västra delen samt trädplanteringar kring pumphuset och vid några av parkeringsytorna.

Området gränsar i norr till Oscarsleden och därefter följer själva Masthuggskajen med Stenas färjeverksamhet, med terminalbyggnader, parkeringsdäck samt fordonsuppsättningsytor. I söder utgör bebyggelsen längs Första Långgatan en tydlig gräns till Långgatsområdet som i huvudsak utgör en blandad stadsbebyggelse med bostäder, handel, service och kontor. I östra delen av området ligger Järntorget och Olof Palmes Plats med bl a Folkets hus och biografen Draken. I väster gränsar området mot bostäder och viss handel vid Masthuggstorget samt berget och grönskan kring Masthuggskyrkan och S:t Johanneskyrkan.

Bebyggelse

Programområdet är glest bebyggt och bebyggelsen är mycket varierad och av skiftande kvalitet. Vid Järnvägen i den östra delen av området, ligger Frilagerhuset samt Folkets Hus. Frilageret, eller Lagerhuset som den även kallas, tillkom 1918 efter ritning av K Samuelsson, och Folkets Hus är ett stort byggnadskomplex som uppfördes 1949-55 efter ritningar av arkitekten N E Eriksson. Trots flera förändringar har Folkets Hus till stor del kvar sin ursprungliga karaktär och verksamhet



Markanvändningen i området idag

och har idag ett betydande lokalhistoriskt värde. Byggnaden är med sina nio våningar och karaktäristiska arkitektur fortfarande ett landmärke i området.

Längs Järntorgsgatan finns en blandad bebyggelse från olika tidsperioder. Våningshöjderna är mycket skiftande (mellan 3-7 våningar) och bebyggelsens skick är varierat. Byggnaderna närmst Rosenlundskanalen har i samband med byggandet av Götatunneln bl a fått stora sättningar.

Längs norra sidan av Första Långgatan finns tre långa men relativt smala kvarter innehållande kontor och ett parkeringsdäck. Kontorsbebyggelsen består av tvärställda höga skivhus i gult tegel sammanlänkade med lägre delar som byggts på. Husen som är i sex våningar uppfördes 1938 för yrkesskolorna, och om- och tillbyggnad genomfördes 1986.

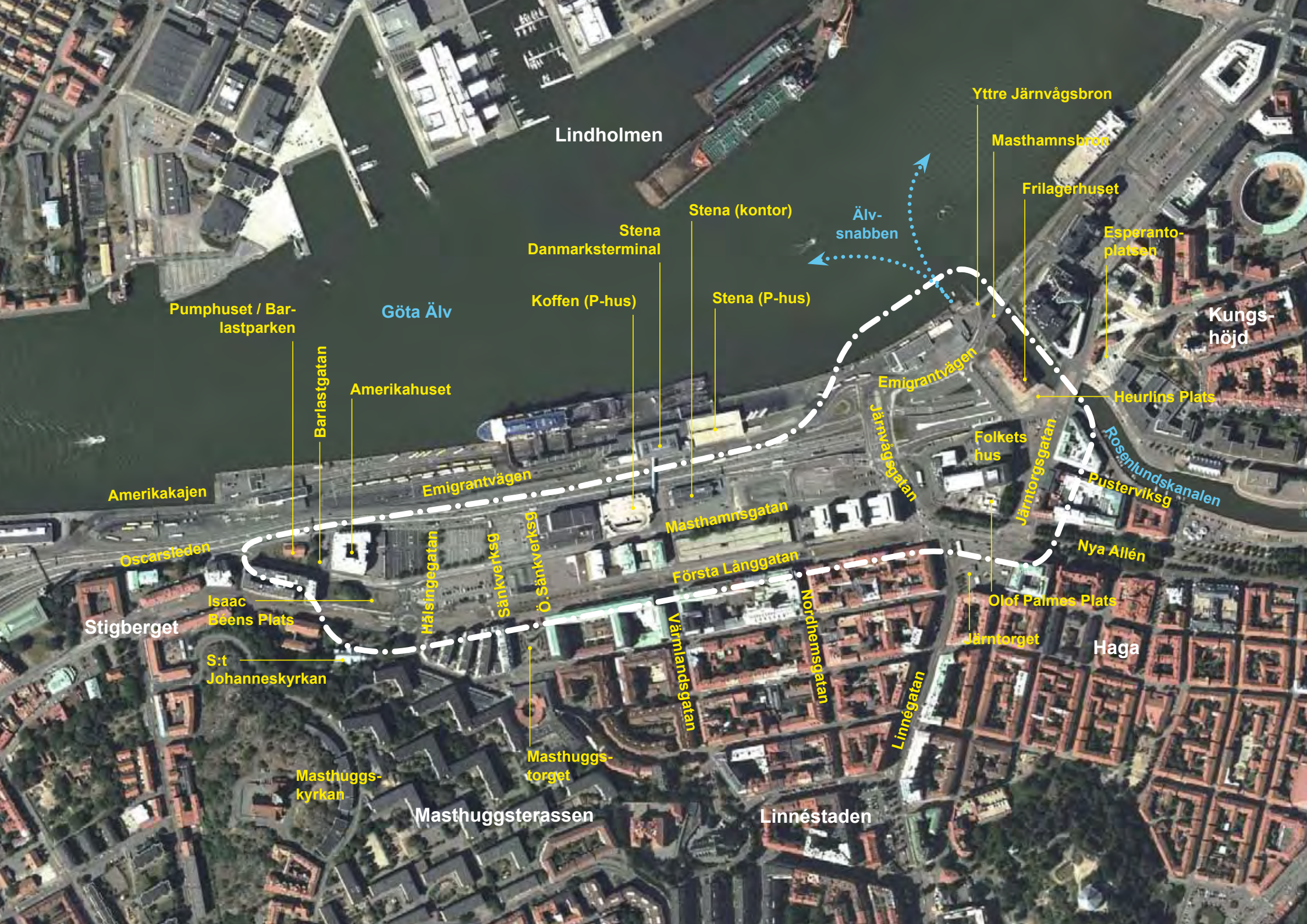
Emellan de båda kontorskvarteren ligger ett parkeringsdäck som är i två våningar. Däcket är en tillfällig byggnad som

uppfördes under byggnationen av Götatunneln.

Pumpstationen och Amerikahuset i områdets västra del är uppförda 1911 respektive 1925. Pumphuset är byggt i tidstyptisk nationalromantisk stil med fasader av rödbrunt handslaget tegel och smårutsindelade fönster. Amerikahuset (uppfört för Svenska Amerikalinjen), präglas av 1920-talsklassicism med en monumental huvudfasad med åtta höga pilastrar som bär en ringelformad gavel.

I områdets mitt ligger Stena Lines kontor och parkeringshuset Koffen, och där emellan sträcker sig en gångbro över Oscarsleden till Stenas terminalbyggnad. Parkeringshuset är ett av de senaste tillskotten i området.

Bebyggelsen i både den östra och västra delen av programområdet ingår i delar av staden som är utpekade som kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, se rödstreckade områden på kartan på sid 14.



Lindholmen

Göta Älv

Yttre Järnvågsbron

Masthamnsbron

Frilagerhuset

Esperanto-platsen

Kungshöjd

Heurlins Plats

Rosenlundskanalen

Nya Allén

Haga

Linnéstaden

Masthuggsterassen

Masthuggs-kyrkan

S:t Johanneskyrkan

Stigberget

Isaac Beens Plats

Oscarsleden

Amerikakajen

Pumphuset / Barlastparken

Amerikahuset

Barlastgatan

Koffen (P-hus)

Danmarksterminal

Stena (kontor)

Stena (P-hus)

Älv-slabben

Emigrantvägen

Järnvägsgränd

Folkets hus

Järntorgsgatan

Järntorget

Olof Palmes Plats

Masthamnsgatan

Första Långgatan

Värmlandsgatan

Nordernsgatan

Linnégatan

Ö. Sänkverksgränd

Sänkverksgränd

Hälsingegatan



Områden med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Se program för bevarande, Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, 1999.



Amerikahuset i programområdets västra del

Grönområden

Det enda gröna inslaget i programområdet är idag parken vid Isaac Bèens Plats, samt trädplanteringar kring pumphuset, längs Första Långgatan samt vid några av parkeringsytorna. I den närmsta omgivningen finns i övrigt mycket lite grönområden, men i den västra delen finns via friytorna kring S:t Johanneskyrkan en grön koppling upp till Masthuggsberget och i en förlängning vidare till Slottsskogen.

Trafik och gatunät

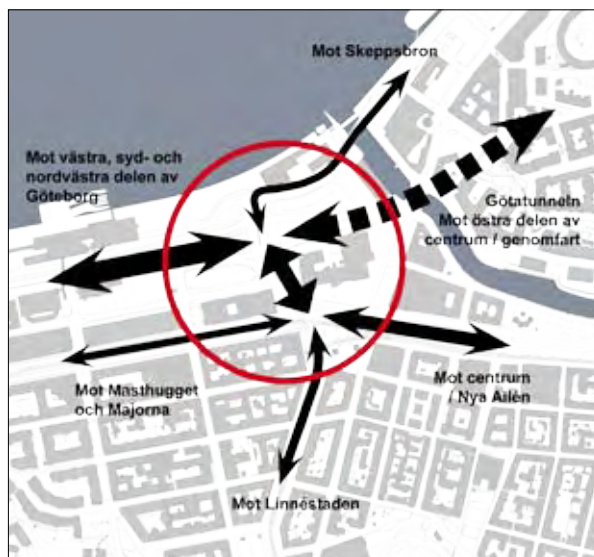
Programområdet angörs norr ifrån via tre avfarter i östergående körfält på Oscarsleden, varav de två östra också är påfarter, bl a för trafik från Långgatsområdet till leden och Götatunneln. Området kring tunnelmynningen är en ansträngd trafikapparat med av- och påfarter, där trafik till och från Oscarsleden och tunneln, Skeppsbron, hamnområdet, Masthamngatan, Första Långgatan, Linnégatan och Nya



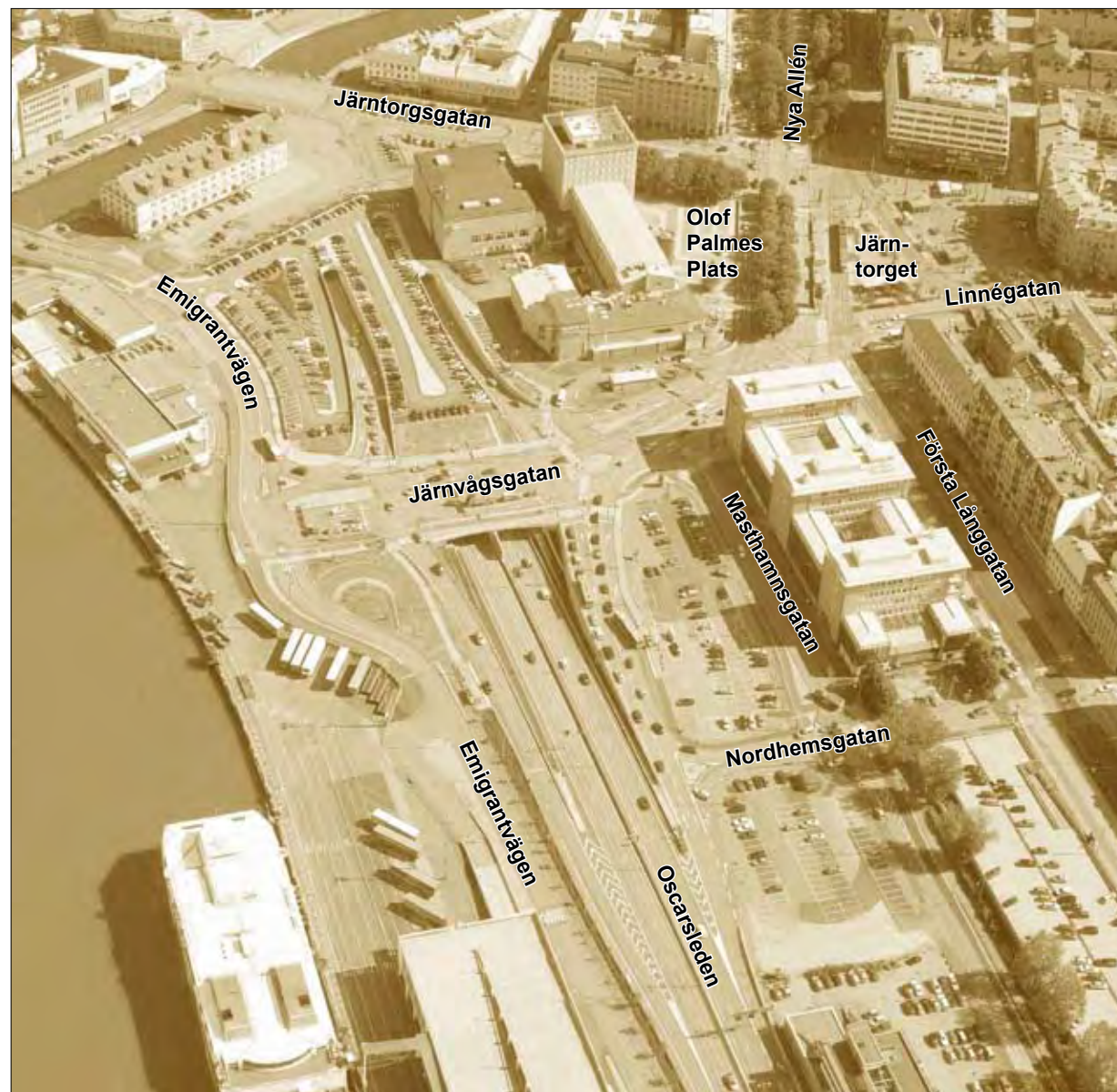
Första Långgatan sett i riktning mot öster

Allén möts, vilket innebär stora mängder bilar i ett smalt snitt. Järnvägen fungerar därmed som en västra port till centrum, vilket bl a får effekten att de stora trafikflödena i området kring Järnvägen och Folkets Hus har en stark barriärverkan mellan olika kvarter. Särskilt stark är denna effekt mellan Järntorget och Olof Palmes plats samt på Järnvägsgatan där all trafik mellan leden och Nya Allén passerar förbi.

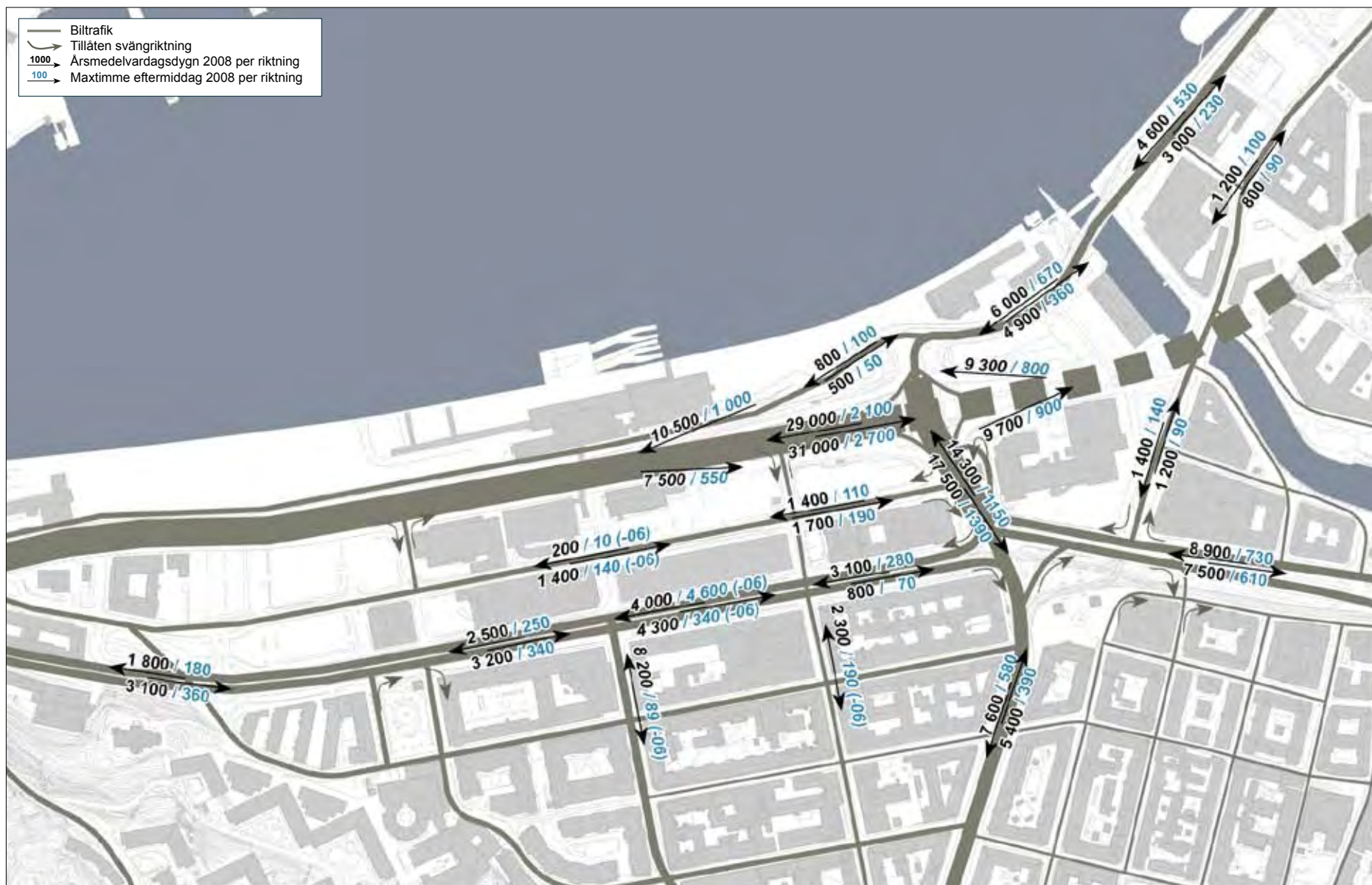
Oscarsleden är en genomfartsled av riksintresse (E45), vilken Vägverket ansvarar för. Via färjan till Fredrikshamn kopplas leden till det danska vägnätet, vilket i stor utsträckning nyttjas för lastbilstransporter. Avfarten från leden till Danmarksfärjan (via Emigrantvägen som därmed också ingår i riksintresset) ligger idag vid Fiskhamnsmotet strax väster om programområdet. En viktig funktion för leden och tunneln är också som passage inom staden mellan de västra, östra respektive centrala stadsdelarna. Genom Götatunneln har t ex Skeppsbron kunnat avlastats från stora mängder trafik både lokal- och genomfartstrafik.



Grov principbild för hur området och centrala stadens västra del är trafikerad idag. Järnvägen fungerar som en "port" till centrum.



Trafikapparaten vid Götatunnelns mynning fungerar idag som den västra "porten" till centrum



Befintlig trafikstruktur och fordonsmängder (uppmätta 2008 om ej annat anges inom parantes)

Lokaltrafik finns främst på Första Långgatan, Masthamnsgatan och på tvärgatorna Värmlandsgatan respektive Nordhemsgatan. Första Långgatan är en bred gata med spårväg i mitten och enkelriktade körfält för bil och cykel på vardera sidan. Gatan används i huvudsak för lokaltrafik mellan centrum och Stigbergstorget och delar av Majorna som t ex Bangatan. Masthamnsgatan är i öster kopplad till Järnvägens trafikplats och har idag en mycket begränsad trafik. Järntorgsgatan förbinder Nya Allén med Stora Badhusgatan och Rosenlund. Gatan får i och med utbyggnaden av Skeppsbron en ökad betydelse samt kompletteras med spårväg.

Cykeltrafik

Cykelbanor finns längs Första Långgatan, Nya Allén, Järntorgsgatan, och längs Oscarsleden - Skeppsbron. En provisorisk cykelbana har även anordnats längs Masthamnsgatan. Längs leden är cykelbanan dubbelriktad och lättframkomlig. Cykelbanan är en del i stadens stomcykelnät, och här kan man ta sig mot de västra stadsdelarna, bl a Långedrag och Frölunda och öster ut mot centrum och vidare mot bl a Gullbergsvass och Gamlestan. Längs Första Långgatan och Järntorgsgatan ligger enkelriktade cykelbanor på vardera sidan om gatan. Trafiken här rör sig främst mellan Majorna och centrala staden respektive Järntorget och Kungshöjd. Cykelstråken är betydelsefulla för cyklister som bor i västra stadsdelarna för att snabbt och enkelt kunna ta sig in mot de centrala delarna.

Kollektivtrafik

Järntorget är en av Göteborgs stora kollektivtrafikknäckpunkter med många resenärer och byten i kollektivtrafiken. Här möts bussar och spårvagnar från Nya Allén, Linnégatan, Oscarsleden och Första Långgatan. På Första Långgatan går idag tre spårvagnslinjer, vilket dagtid ger en frekvens på en vagn cirka var tredje minut i vardera riktningen. Därutöver passerar fem bussar, två expressbussar samt tre högttrafiklinjer



Hållplatserna vid Järntorget



Nya Allén vid Järntorget

"Miljön ska förbättras i Göteborg genom att resandet med kollektivtrafik och cykel ska öka i förhållande till biltrafiken".

Prioriterat mål - Göteborgs Stad Budget 2010



Befintliga gång- och cykelbanor



Älvsnabbens hållplats vid Rosenlundskanalen



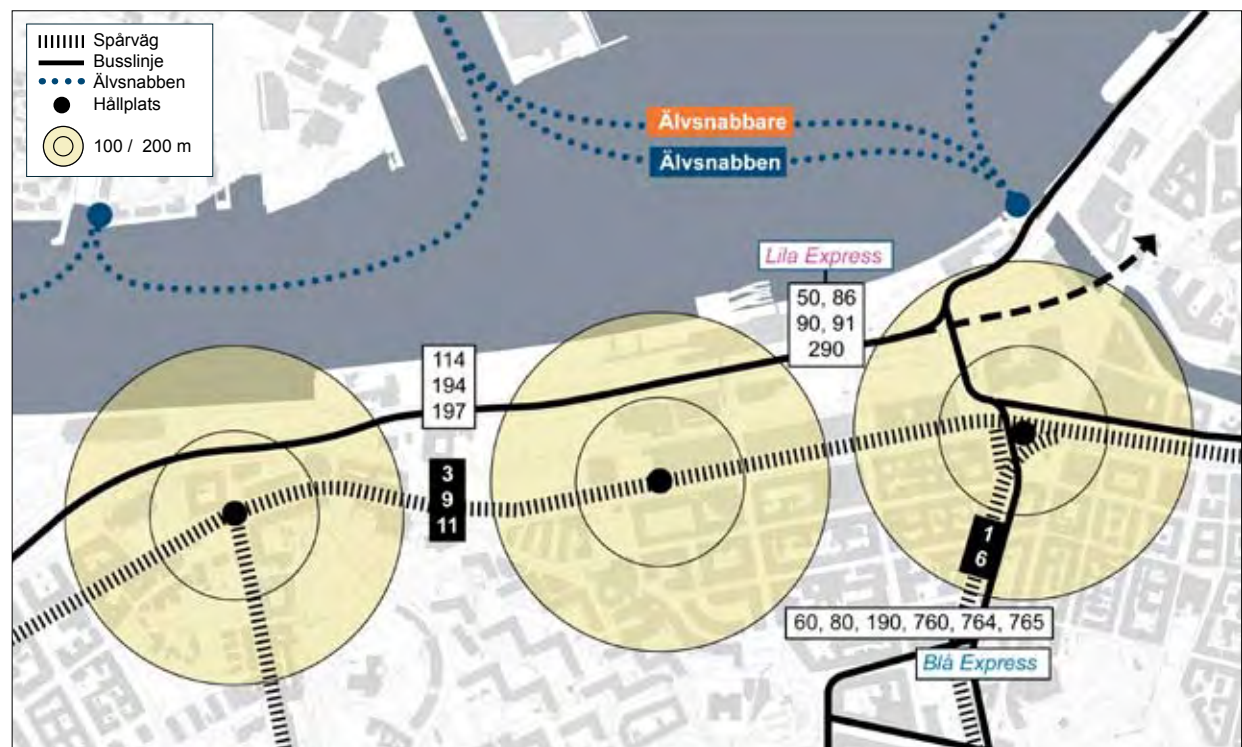
Linje 3, 9 och 11 är tre av de fem spårvagnslinjer som idag passerar Järntorget

på Oscarsleden, med stopp vid Järnvågen. Hållplatsen vid leden är inte optimal då hållplatsmiljön är trist och bussarna ofta fastnar vid filbyten i den ansträngda trafikplatsen.

Dagens spårvagnssträckning längs Första Långgatan fungerar bra och kan tåla mer trafik. Spårområdet är avskilt med staket vilket gör att spårvagnarna kan köra med hög hastighet, men medför dock att spåren blir en barriär. Järntorget är hårt belastat och troligen kommer trafiksituationen förvärras om inte K2020s planer förverkligas, se mer under Aktuella planer och projekt som påverkar området.

Nya spårvägsspår skall byggas längs Järntorgsgatan och Stora Badhusgatan, vilket planläggs i detaljplanen för Skeppsbron, som planeras att ställas ut under hösten 2010. I K2020 redovisades också en möjlig spårvägskoppling mellan Linnéplatsen och Lindholmen, med station i anslutning till programområdets västra del, se mer om detta under Aktuella planer och projekt som påverkar området.

Väster om Rosenlundskanalen vid Göta Älv stannar Älvsnabben med turer från Lilla Bommen till Klippan, samt Älvsnabbare som går i skytteltrafik till Lindholmen. Till och från Lindholmen går 6 turer i timmen i vardera riktning vid högtrafik.



Kollektivtrafik inom och i anslutning till programområdet idag (gula cirklar markerar ett avstånd av 100 respektive 200 m från hållplats)

Götatunnels konstruktion/överbyggnadsmöjligheter

Götatunneln invigdes i juni 2006, och sträcker sig under centrala Göteborg mellan Lilla Bommen i öster till Järntorget i väster. Tunneln består av tre delar, en bergtunnel i mitten och med anslutande betongtunnlar i var ände. Betongtunnlarna är byggda i jord som till stor del består av lös och sättningsbenägen lera, som krävt omfattande grundläggningsarbeten och förstärkningsåtgärder. Betongtunneln vid Järnvägen börjar vid tunnelns mynning norr om Folkets Hus och slutar under Rosenlundshuset, där bergtunneln tar vid. Tunneln består av två parallella rör med tre körfält i vardera riktning inklusive av- och påfarter vid mynningen.

Ovanpå tunneln norr om Folkets Hus finns en gällande detaljplan som medger en byggnad om högst sex våningar. Planen togs fram 1997, och är utformad utifrån en antagen byggnadsvolym som ett komplement till Folkets Hus komplexet. Tunnelns väggar är sedan konstruerade och dimensionerade

utifrån belastningsförutsättningar som möjliggör en byggnad ovanpå tunneln.

I samband med programarbetet har gällande förutsättningar sammanställts och analyserats. Syftet med utredning har varit att dels beskriva befintlig tunnelkonstruktion och vilka laster som är möjliga, och dels att beskriva förutsättningarna för att kunna ändra planen och bygga utöver detta. Allmänt gäller att byggnader, som uppförs över eller vid sidan av Götatunneln inklusive tråg vid tunnelmynning, utformas på sådant sätt att inte framtida underhålls- och reparationsåtgärder avseende tunnelkonstruktionen väsentligt försvåras eller fördröjas. Man kan vidare konstatera tekniska svårigheter och därmed stora kostnader att uppföra stora och tunga konstruktioner i närheten av tunnelns västligaste del. Fördjupade studie måste utföras i det fortsatta planarbetet. Utredningen är en bilaga till programmet.

Teknisk försörjning

Ledningsnät för vatten, avlopp, dagvatten, el, fjärrvärme och kyla, gas och tele finns utbyggt i området, och i huvudsak följer nätet befintlig gatustruktur. Vid Barlastplatsen finns en viktig breddningspumpstation för VA-nätet, och väster om Folkets Hus ligger en kombinerad elnätsstation och anläggning för styrning av kollektivtrafiken. Rosenlundverket som producerar värme, el och kyla ligger nordost om programområdet.

Markägoförhållande

Största delen av programområdet består av kommunägd mark, vilket innefattar all gatumark samt viss kvartersmark. Inom de östra delarna av området äger Älvstranden utveckling AB mark. Kommunal kvartersmark i västra delen av området planeras att i framtiden överföras till Älvstranden.

Masthuggskajen ägs av Göteborgs hamn. Stena har ett nyttjanderättsavtal för marken inom området som löper till 2014.



Studerade ytor avseende konstruktionsförutsättningar



Befintliga markägoförhållanden i området

Stenas huvudbyggnad ligger på mark med ett tomträttsavtal som för första avtalsperioden löper till och med 2030. Även Folkets hus har ett nyttjanderättsavtal på kommunens mark. Övrig mark och byggnader är i enskild ägo.

Buller

En bullerkartläggning för Norra Masthugget har utförts (PM Bullerkartläggning Norra Masthugget, ÅF, 09-10-08). I utredningen har beräkning av ljudnivåer från vägtrafik, spårvagn samt ljudexponering från industrikällorna Rosenlundsverken och Stena Lines Danmarksterminal. Trafikdata som används är från 2008. Ljudnivåer från den planerade spårvägen i Järntorgsgatan mot Skeppsbron finns inte med i underlaget.

Ekvivalent ljudnivå från vägtrafik ligger över 65 dB(A) inom nästan hela programområdet, vilket till största del beror på biltrafiken på E45 och Första Långgatan. Buller från spårvagnstrafiken på Första Långgatan går över riktvärdena 55 dB(A) ekvivalent nivå respektive 70 dB(A) maximal nivå i

spårets närhet. Buller från Stena Line överskrider de ekvivalenta nivåerna endast i den nordvästra delen av programområdet samt västra delen av Järnvägen. Rosenlundsverket avger buller över riktvärdena endast i verkets närhet och går inte över riktvärdena inom själva programområdet. En kontrollmätning (2009-10-09 fredag eftermiddag) visade att uppmätta ekvivalenta värden ligger några dB(A) lägre än beräknade värden.

Förorenad mark

I så gott som hela programområdet finns det risk för förorenad mark. Enligt en inventering som gjordes åt Fastighetskontoret 2001 konstateras att det troligtvis inte finns några högriskobjekt inom eller i direkt anslutning till området. De föroreningar som finns kommer troligtvis dels ifrån förorenade fyllnadsmassor, dels ifrån den verksamhet och trafik som pågår eller tidigare har pågått i området.

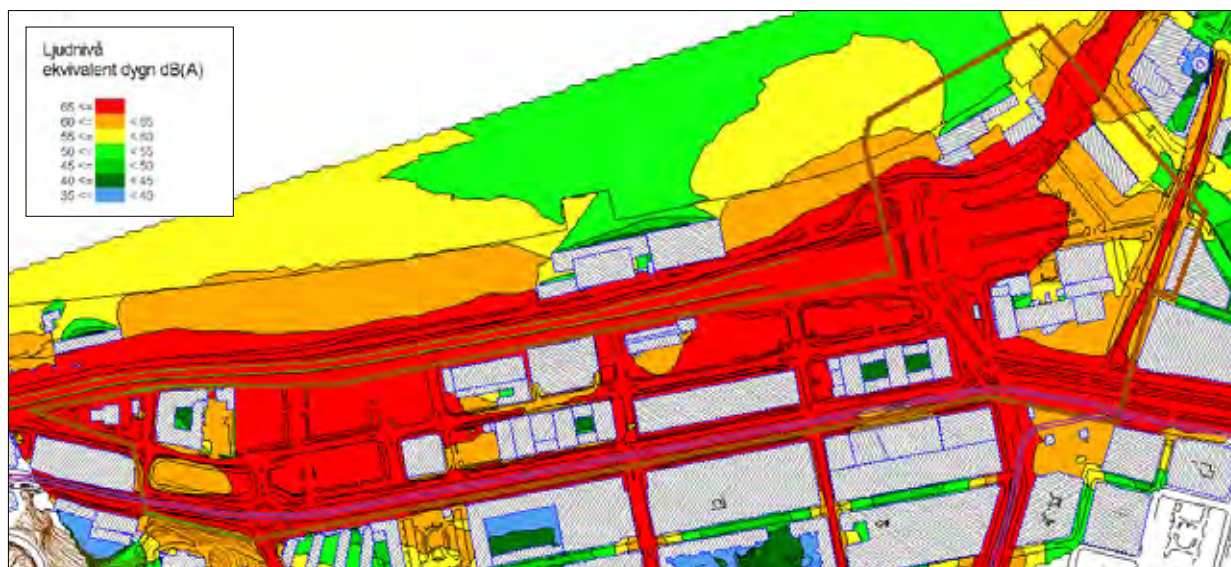
Åtgärder för att hantera förorenad mark bedöms utifrån det

specifika området och den bedömda risken. Normalt tas föroreningarna bort, då principen är att man inte skall späda eller täcka över föroreningar. Det ställs olika krav på hur ren marken är beroende på hur området skall användas. För att kunna få en blandad användning måste kravet för bostäder uppnås. Fortsatta miljötekniska utredningar kommer att behöva göras i samband med att olika detaljplaner upprättas i området.

Luft

Planområdet ligger vid en av de stora trafiklederna i Göteborg. På grund av trafiken på E45, Götatunnelns mynning och knutpunkten vid Järntorget är risken för höga halter av luftföroreningar stor.

En utredning av luftföroreningar har utförts (Luftföroreningar Masthugget, Sweco, 10-12-17), vilken innehåller beräkningar av kvävedioxidhalter och partiklar idag och i ett framtidsscenario år 2020. Trafiksiffror gäller för 2008 och för framtids-



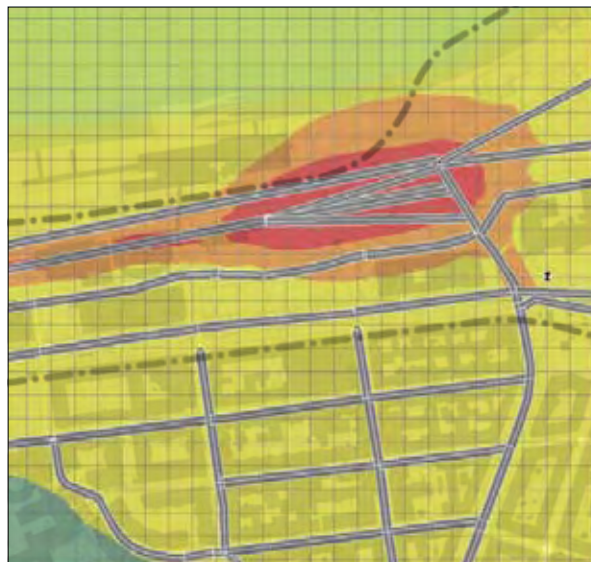
Dygnsekvivalent ljudnivå från vägtrafiken 2009. Karta: ÅF - Ingemansson



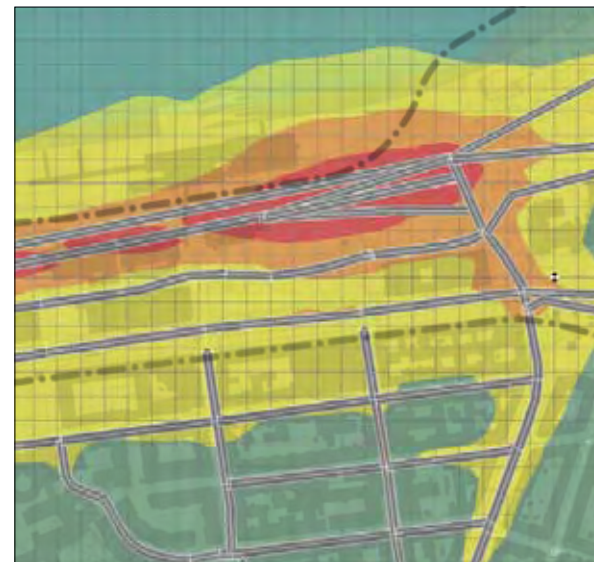
Oscarsleden vid tunnelmynningen



NO2 Nuvarande situation (2009) 98-percentil dygn.
MKN överskrids i det röda området.



NO2 Framtidscenario (2020) 98-percentil dygn.
MKN överskrids i det röda området.



PM10 Nuvarande situation (2009) 90-percentil dygn.
MKN överskrids i det röda området.

scenariot 2020 gäller Vägverkets uppräkningsfaktor med 22% för lätta fordon och 38% för tunga fordon. I framtidsscenariot räknar man också med att bilarnas motorer och således avgaser blir renare.

Beräkningarna visar att MKN idag överskrids längs leden och i ett större område kring tunnelmynningen mellan Masthamngatan och Göta Älv. I ett framtidsscenario för år 2020 är detta område mindre men miljö kvalitetsnormen överskrids fortfarande vid tunnelmynningen. Mellan Första Långgatan och Masthamngatan beräknas risken för överskridna värden som liten och bostäder kan tillåtas.

Partikelvärdena beräknas idag överskrida MKN i ledens omedelbara närhet. Halterna av partiklar avtar snabbt med avståndet från vägområdet. I framtidsscenariot minskar partikelhalterna relativt mycket, vilket till stor del beror på en förväntad minskad användning av dubbdäck. Högre bebyggelse

kring mer trafikerade vägar som t ex Första Långgatan kan eventuellt höja värdena av kvävedioxid och partiklar lokalt.

Farligt gods

I Göta Älvs farled tillåts transporter av farligt gods med fartyg, vilket innebär att tät bebyggelse medges fram till 10 meter från kaj. Farligt gods får bl a transporteras på Stenafärjan till Danmark. Pålastning sker idag i huvudsak i Frihamnen, men vissa transporter sker även från Masthuggskajen. På E45 från Jaegerdorffsmotet väster om programområdet får farligt gods endast transporteras närmsta vägen till och från hamnen vid Masthuggskajen. Genom Götatunneln får dock inga transporter av farligt gods (märkningspliktigt) ske.

Vissa bensin- och oljetransporter, transporter av kemikalier samt bortförsel av restprodukter sker även till och från Rosenlundsverket. Till Rosenlundsverket transporteras också olja

med tankbåt. Nytt tillstånd för verksamheten är i samband med pågående arbete av ny detaljplan för Skeppsbron, under prövning.

Extremt väder - översvämningar

Programområdet är relativt platt, i största delen av området varierar marknivåerna mellan +11,5 och +12,5 meter över nollplanet (Göteborgs höjdsystem – som innebär att havsytan vid medelvattenstånd ligger på ca +10,0). Lägsta marknivån (förutom vid ramperna ner mot Götatunneln) är +11,3 vid Amerikahuset, respektive högsta höjden är ca +15 vid Isaac Béens Plats och Stigbergsliden. Marknivån vid Masthuggskajen varierar idag mellan +11,5 till +12,1.

Dagens högsta högvatten i älven är cirka +11,8 meter. Vid sådana vattennivåer riskerar stora delar av programområdet att översvämmas. För att ha beredskap för framtida föränd-



Befintlig marknivåkarta med högvattensscenario +12,8

ringar och översvämningar vid extremt väder finns därför beslut om att lägsta tillåtna nivå för färdigt golv och öppningar i nya byggnader i denna del av Göteborg +12,8 meter över kommunens nollplan. Hänsyn har då tagits till klimatförändringar med en beräknad havsnivåhöjning på 0,5 m inom en 100-årsperiod samt en säkerhetsmarginal på 0,5 m. Eventuella källare skall utföras vattentäta under denna nivå.

Geoteknik

En översiktlig sammanställning av befintligt material och beräkning av stabiliteten i området har upprättats (Rapport över geotekniska undersökningar, befintliga kaj-, geo- och markkonstruktioner mm samt översiktlig beskrivning av geotekniska förhållanden i Norra Masthugget, delen Rosenlunds-kanalen – Stigbergssliden, Gatubolaget, 09-09-03).

Området utgörs ursprungligen av grunda strandområden som har fyllts ut. Fyllnadsmassorna kan uppgå till flera

meters mäktighet. Jordlagren därunder utgörs av mäktiga lerlager. Från fastmark i söder uppgår leran till ca 60-70 meter nära älven. Befintlig bebyggelse som ligger på stora lerdjup är normalt grundlagda med mantelburna pålar. Leran är sättningsbenägen vid påförande av yttre belastning. Marksättningar förekommer i området. Nuvarande kaj är uppförd på 1950-talet. Muddring i älven har gjorts och de största vattendjupen uppgår till 10-12 meter. Stabiliteten mot Göta Älv har översiktligt studerats och visar att detaljerade studier av områdets stabilitet måste utföras i det fortsatta planarbetet.

Lokalklimat

Göteborg har ett kustklimat med både milda vintrar och somrar, men läget utmed Göta Älv gör Norra Masthugget utsatt för vind. Förhärskande vindriktningar är sydväst och nordost. Sydvästvinden skärmas något av Stigberget.

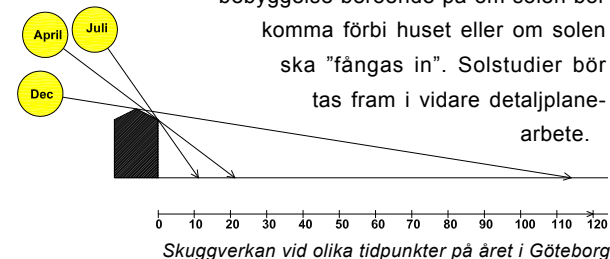
I det fortsatta detaljplanearbetet får strategier för att minska

vinden i den nya bebyggelsen utarbetas. Flera exempel finns på vattennära stadsdelar som planeras eller som byggts ut de senaste åren där hänsyn tagits till klimat i utformningen (Skeppsbron, Bo01 i Malmö, Västerås). Strömningsberäkningar av vind kan göras för att se var ny bebyggelse bildar lå och om bebyggelsen på grund av strukturen eller höjd i någon punkt förstärker vinden. Extra viktigt är att undersöka vindförhållandena på platser där människor ska uppehålla sig, för att kunna placera sittplatser och skärma av vindar på ett lämpligt sätt. Möjliga vindhinder åtgärder kan vara skärmar av olika slag, träd eller stora skärmtak. Slutna innergårdar ger generellt ett gott vindklimat oavsett vindriktning.

Göteborg har runt 1800 soltimmar per år. Under sommarhalvåret är dagarna långa, runt 18 timmar i juli med en middagssolhöjd på +55 grader över horisonten, medan dagarna under vintern är korta, bara runt 6 timmar i december och januari, med en middagssolhöjd på ca +9 grader.

Kvarteren mellan Första Långgatan, Masthamnsgatan och Götaleden är idag relativt smala, 35-50 m djupa. Gatornas öst-västliga riktning innebär att det i huvudsak är den norra sidan som är solbelyst under dagen och att den södra sidan nås av kvällssolen. Den åtta till tio våningar höga bebyggelsen längs Första Långgatan medför dock att gatan under vinterhalvåret är skuggad större delen av dagen. Strategier för att få in solljus i lägenheter och på bostadsgårdar får tas fram i det fortsatta detaljplanearbetet. Exempel på strategier

kan vara förhöjda gårdar och lägre eller högre bebyggelse beroende på om solen bör komma förbi huset eller om solen ska "fångas in". Solstudier bör tas fram i vidare detaljplanearbete.



Utgångspunkter för planeringen

Övergripande inriktningsdokument och riktlinjer

Budget 2010

Kommunfullmäktiges budget utgör Göteborgs stads övergripande styrdokument och syftar till att styra utvecklingen av staden. Budget 2010 önskar stödja en hållbar utveckling utifrån ekologiska, ekonomiska och sociala dimensioner. Gällande stadsutveckling poängteras särskilt att all planering och byggnation ska ske utifrån ett barnperspektiv. Kommunikationer med cykel och kollektivtrafik till, från och inom staden ska bli enklare, exempelvis genom byggandet av en gång- och cykelbro över älven och den nya järnvägsförbindelsen Västlänken. Bebyggelse ska ske på redan exploaterad mark i redan utbyggda stadsdelar för att bevara grönområden och för att utnyttja befintlig infrastruktur. Grönområden ska finnas i alla stadsdelar och vara utformade som stråk. Bostadsbyggandet ska prioriteras och ska ske genom mångfald av storlekar och upplåtelseformer.

GR

Strukturbild för Göteborgsregionen är en regional överenskommelse om att regionen gemensamt tar ansvar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar. Struktur bilden godkändes av Göteborgsregionens förbundsstyrelse 2008-05-23. Utveckling ska i huvudsak ske genom att redan utbyggda stadsområden kompletteras och baseras på attraktiv lokal kollektivtrafik. Huvudstråken ut i regionen ska stärkas och kopplas till kärnan med stark kollektivtrafik i form av pendeltåg.

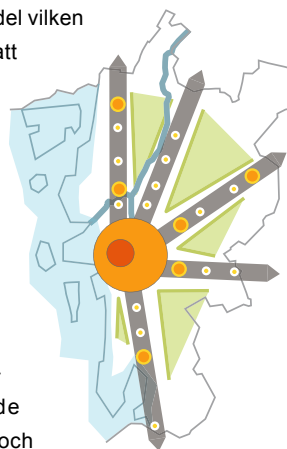
Kärnan är Göteborgs centrala del vilken det är en gemensam uppgift att göra attraktiv och lättillgänglig då kärnans utveckling är central för hela regionens utveckling. Besöksintensiva verksamheter ska prioriteras i kollektivtrafiknära lägen, exempelvis Västlänkens planerade stationer.

Det sammanhängande stadsområdet är de tätbefolkade delarna av Göteborg, Mölndal och Partille där staden ska kompletteras när möjlighet ges för att öka förutsättningarna för bibehållen servicenivå. Norra Masthugget ligger i gränsområdet mellan kärna och sammanhängande stadsområde.

K2020

K2020 är ett program för hur kollektivtrafiken ska utvecklas inom Göteborgsregionens (GR) för en uthållig tillväxt. Målet är att minst 40 procent av resorna ska ske med kollektivtrafik 2025. För att nå det övergripande målet behövs åtgärder inom flera områden, som baseras på resenärens krav. De tre huvudområdena är Kollektivtrafikens utformning och tjänster, Incitament samt Marknadskommunikation.

För att K2020 ska kunna genomföras och få bra effekt i centrala Göteborg måste huvudnätet utvecklas och trafiken koncentreras till ett antal linjer med hög turtäthet. Gena och



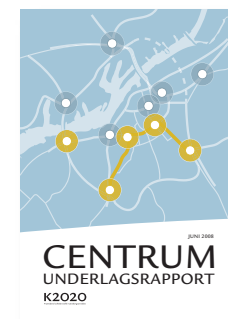
snabba linjedragningar måste eftersträvas och god framkomlighet säkerställas. Flertalet stora planerade projekt, t ex Västlänken, Storkringen och Lindholmsförbindelsen måste också genomföras, vilka beskrivs separat. Här följer en kort sammanfattning av den föreslagna utformning som berör programområdet.

Huvudstrukturen för centrum bygger på att KomFort trafiken (buss och pendeltåg) med buss koncentreras till bl a Alléstråket och Övre Husargatan och får centrala hållplatser vid Haga, Avenyn och Drottningtorget. Bussar väster ifrån kommer på Oscarsleden och stannar vid Masthuggstorget/Stigberget samt Järntorget. Busslinjerna ges egna utrymmen med separat busskörfält på alla infartsleder. Pendeltågen som också är en del i KomFort trafiken berör området vid Hagastationen som är en del i den planerade Västlänken.

KomOfta trafiken (spårvagn och stombuss) utgörs i huvudsak av spårvägsystemet som planeras att kompletteras med ett par länkar som knyter samman nätet. Bland annat föreslås



Slutrapport K2020



Underlagsrapport K2020 - Centrum



Föreslagen huvudstruktur för KomFort (blå) och KomOfta (röd) i centrum enligt K2020. Norra Masthugget ligger inom det streckade området.

en ny förbindelse mellan Lindholmen och Masthuggstorget/Stigberget samt mellan Järntorget via Skeppsbron till Lilla Torget och en framtida fortsättning i Operalänken. Systemet bygger på hög turtäthet och attraktiva, snabba byten, varför bytespunkterna kommer att få stor betydelse.

Ett antal större knutpunkter/bytespunkter ingår i den framtida strukturen där huvuddelen av bytena koncentreras. Punkterna ska utformas med hög standard för att bidra till att göra bytet mer attraktivt och byten mellan olika trafikslag måste underlättas. Som beskrivs ovan så innebär K2020 bl a att en ny hållplats med koppling till en framtida tvärförbindelse (Storkringen) läggs i områdets västra del, nära Masthuggstorget eller Stigbergstorget. Denna punkt och befintlig kollektivtrafikpunkt vid Järntorget beskrivs under Pågående planarbeten och projekt som påverkar området.

Göteborgs parkeringspolicy

Se Parkering sid 38.

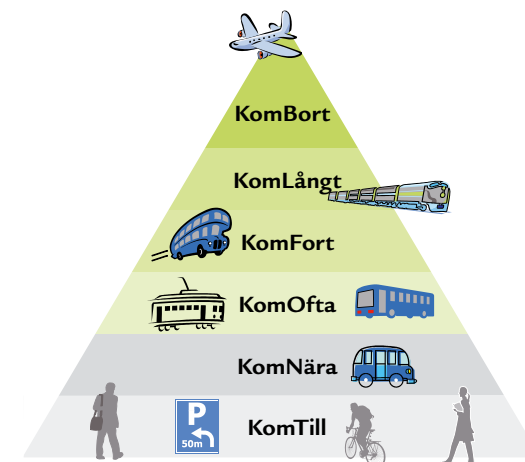
Stadsbyggnadskvaliteter för Göteborg

Stadsbyggnadskvaliteter är ett komplement till Göteborgs översiktsplan med fokus på hur stadsmiljöer bör utformas. Skriften godkändes av Byggnadsnämnden i maj 2008 och är tänkt att ge vägledning i den konkreta utformningen av Göteborgs stadsmiljöer.

Gällande planer för området

Översiktsplan för Göteborgs stad

Enligt Göteborgs översiktsplan, antagen 2009, är programområdet ett av centrala Göteborgs förnyelseområden. Inriktningen är blandstad med hög täthet, med bebyggelse och



De sex Kom-begreppen beskriver olika funktioner i framtidens kollektivtrafik. KomFort och KomOfta utgör stommen i nätet och erbjuder hög turtäthet.

offentliga platser gestaltade utifrån den mänskliga skalan, attraktiva mötesplatser, god regional tillgänglighet med kollektivtrafik, hänsyn till kulturvärdena och vattenkontakt.

Väg E45 som går genom området är av riksintresse, och större delen av programområdet berörs av ett utredningsområde för framtida kommunikation. Bland annat skall en förbindelse över/under älven (Lindholmsförbindelsen) och en koppling mot Linnéplatsen (Storkringen och Södra centrumförbindelsen) utredas, se mer under Pågående planarbeten och projekt som påverkar området.

Östra delen av området ingår i bebyggelseområden som är utpekade som riksintresse för kulturmiljövården. För områdena gäller att särskild hänsyn ska tas till kulturhistoriska värden vid den allmänna lämplighetsprövningen och vid utformning, lokalisering mm, se även beskrivning av befintlig bebyggelse under Programområdet idag med näromgivning.

Älven är utpekad som riksintresse för hamn och farled, men delen Masthuggskajen, Stigbergskajen samt Majnabbekajen utgör områden där kommunens bedömning avviker från de statliga verkens. Det är av stort regionalt intresse att färjetrafiken kan fortsätta. Problem finns dock med luftkvalitet och buller samt hanteringen av farligt gods.

Program

Ett program för detaljplaner för Södra Älvstranden, sträckan mellan Lilla Bommen i öster till Rosenlund i väster, godkändes av kommunfullmäktige i maj 2007. Syftet med programmet är att utgöra underlag för de detaljplaner som ska möjliggöra att staden åter möter älven. I den västra delen kring Rosenlund omfattar programmet området fram till Järntorget. För området anges huvudsaklig markanvändning Blandstad med stor andel kommersiella utåtriktade lokaler, ej bostäder, samt Allmän plats, torg/park.

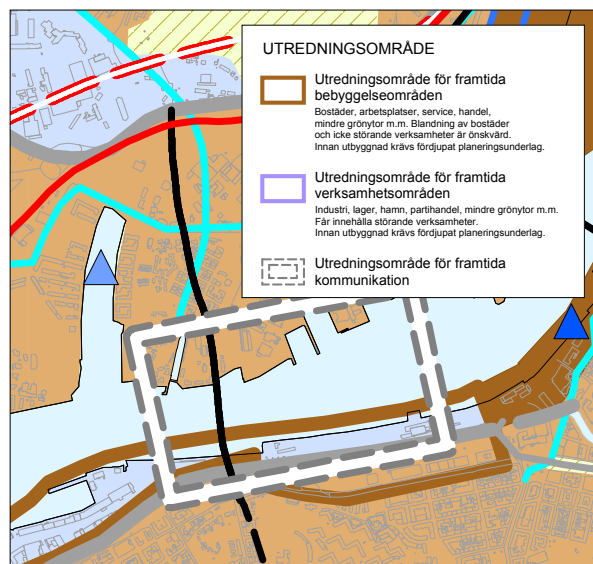
Detaljplaner

Området berörs av 14 olika detaljplaner, varav genomförandetiden har gått ut för alla utom en. Kvarteret norr om Masthuggstorget, där Kommersen ligger idag, är planlagt som parkmark (DP/4812), med en genomförandetid som går ut 2011. Ovanpå mynningen till Götatunneln finns en byggrätt för kontor eller publika verksamheter (med en byggnadshöjd på ca 20 m) (DP/4341) där genomförandetiden gick ut 2005, se även beskrivning av Götatunnelns konstruktion och påbyggnadsmöjligheter. För övriga områden gäller äldre planer.

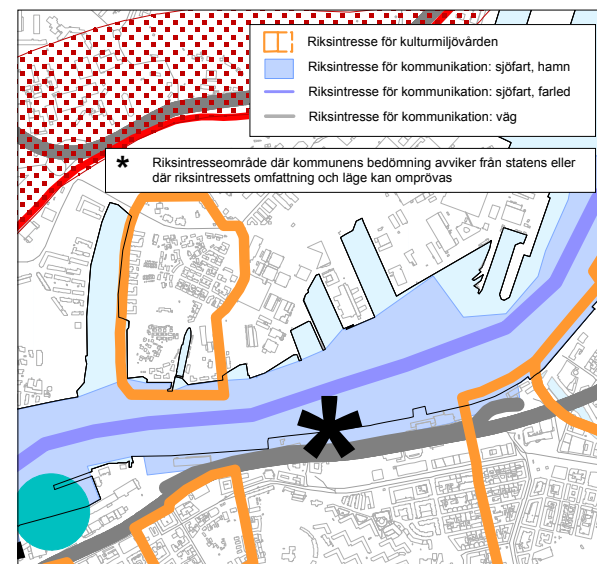
Pågående planarbeten och projekt som påverkar området

Detaljplan för Skeppsbron

Det pågår arbete med att ta fram en ny detaljplan för Skeppsbron nordöst om programområdet. Syftet med planen är att öka tillgängligheten till kajen och skapa stråk och mötes-



Markanvändningskarta, Översiktsplan Göteborg



Riksstressen enligt Miljöbalken, Översiktsplan Göteborg



Gällande detaljplaner

platser utmed vattnet och längs Stora Badhusgatan samt tillföra bostäder mm. Planen tillåter bebyggelse i kvartersstruktur samt en utflyttad kaj. Spårväg mellan Järntorget och Brunnsparken föreslås dras i Stora Badhusgatan och Järntorgsgatan, och en bytespunkt för byten mellan båt, buss och spårvagn föreslås vid Skeppsbron. Samråd om planen hölls från september till november 2009, och utställning av planen planeras till hösten 2010.

Knutpunkt Järntorget

Järntorget är idag en viktig kollektivtrafikplats i västra centrala staden och har i en framtida K2020 struktur en viktig betydelse som knutpunkt, där flera spårvägs- och busslinjer möts. Utformning av knutpunkterna är väsentlig och har därför studerats särskilt, vilket beskrivs i rapporten Den ideala bytespunkten.

Bytespunkt Masthuggstorget/Stigberget

Området kring Masthuggstorget och Stigberget föreslås som en bytespunkt i den framtida strukturen. Vid Masthuggstorget/Stigberget ska byte kunna ske mellan spårväg och KomFort och KomOfTabuss. Här möts stråken från centrum mot väster, med framtida tvärstråk från Linnéplatsen mot Lindholmen, vilket är en del i Storkringen. Området är i dagsläget till stora delar obebyggt och olika lägen för själva hållplatsen är möjliga. De två alternativ som har studerats i K2020 är dels en motorvägshållplats, vilket innebär att spårvägstrafiken ligger kvar på Första Långgatan medan den huvudsakliga busstrafiken går på Oscarsleden, och dels en sammanhållen knutpunkt, vilket innebär att spårvägstrafiken som i det första alternativet ligger kvar på Första Långgatan, men att busstrafiken på Oscarsleden matas till och från knutpunkten via en något enklare utformad trafikplats.

Storkringen och Södra centrumförbindelsen

Kopplingen mellan Linnéplatsen och Lindholmen (Lindholms-



Ur detaljplan för Skeppsbron. Illustration: Erséus arkitekter

förbindelsen) som en del i Storkringen, skulle med största sannolikhet vara mycket värdefull för hela trafikmönstret med en avlastande effekt på Järntorget och city. Då all spårvagnstrafik idag går över Göta Älvbron skulle den ge en robustare kollektivtrafik och en ökad tillgänglighet mellan södra och norra älvstranden. Förbindelsen finns med som utredningsområde i Göteborgs Översiktsplan med namnet Lindholmsförbindelsen.

I samma punkt och sträckning under älven samt vidare mot Linnéplatsen, finns också planer på en vägtunnel, Södra centrumförbindelsen. Denna vägförbindelse är tänkt som en del i en framtida tvärförbindelse som därmed kan avlasta Göteborgs centrum och platser och gator som Järntorget och Linnéplatsen.

Västlänken

Västlänken och förstärkningar vid centralstationen är en för-

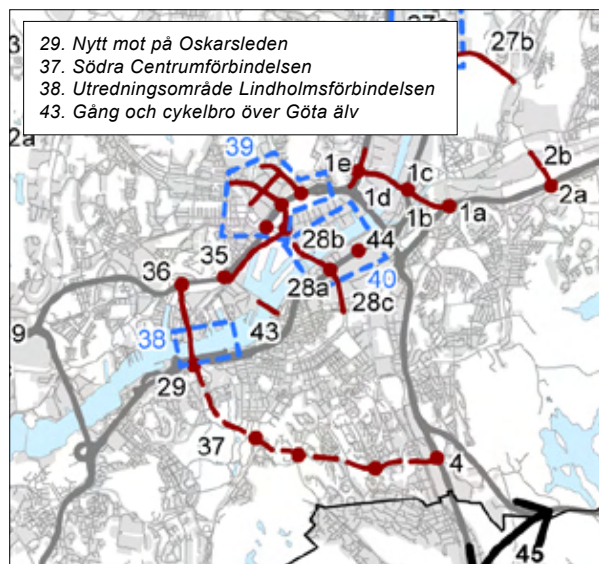


Ur detaljplan för Skeppsbron. Illustration: Erséus arkitekter

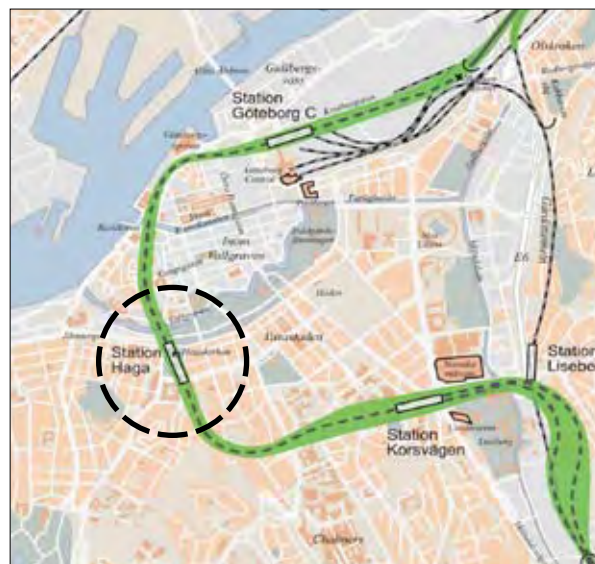
utsättning för kollektivtrafiken som beskrivs i GRs beslut kring K2020. Västlänken är en tågtunnel under centrala Göteborg som binder samman pendeltågstrafiken till genomgående linjer och ger nya stationer i staden. Med Västlänken blir det lättare att resa, och trafiken kan bli tätare, restiderna kortare och resenärerna kan nå fler målpunkter utan att behöva byta färdmedel. Den planerade sträckningen har nya stationer vid Haga och Korsvägen. Tidigast år 2017 går det att börja bygga, vilket innebär att den kan stå klar ca 2026.

Färjetrafiken

Stena Lines Danmarksterminal ligger norr om programområdet och upptar ca 6 ha norr om Oscarsleden, från Amerikahuset i väster till Rosenlundskanalen i öster. Terminalen angörs med bil ifrån Emigrantvägen som löper parallellt med leden. Kommer man med kollektivtrafik kan man från Första Långgatan ta sig över leden på en gångbro.



Förbindelser och åtgärder i vägnätet som behövs på kortare eller längre sikt, Översiktsplan Göteborg



Västlänken föreslås dras förbi Haga, vilket därmed blir en stark målpunkt i området. Stråket mellan Järntorget (som är och förblir en viktig punkt för kollektivtrafiken) och Hagastationen blir i detta perspektiv en viktig länk att utveckla.



Stena Line är ett av världens största färjerederier med linjer i Skandinavien och runt Storbritannien.

Sjöfart är viktigt för Göteborg, såväl historiskt som idag, och är ett starkt identitetsskapande element. Persontrafik i centrala lägen är också en kvalitet för staden. Samtidigt som kommunen är positiv till färjetrafiken, finns också önskemål om att kunna utveckla kajområdena och minska problemen med buller, dålig luftkvalitet och farligt godshantering, varför en annan lösning för terminalerna kan bli aktuell på sikt. Färjetrafiken på Göta Älv ligger också i konflikt med en önskan att binda samman norra och södra älvstranden. Så länge stora färjor smidigt skall nå Danmarksterminalen, är det inte möjligt att bygga en lågbro väster om Järntorget. Däremot kan en högbro eller tunnel fortfarande komma till. Stenas kontrakt för marken, som Göteborgs hamn äger, löper till år 2014, medan huvudbyggnadens kontrakt för första avtalsperioden löper till och med 2030. Några politiska beslut om vad som händer med området efter dessa datum har inte fattats.

Tidigare planering

Fördjupad översiktsplan

I den fördjupade översiktsplanen för Södra Älvstranden, antagen 1997, ingick området vid Masthuggskajen. Planens mål som bland annat var att återge stadens kontakt med älven, angav en blandning av bostäder och kontor inom området. Mot leden föreslogs kontors- och parkeringshus som skyddar bakomvarande bostadsbebyggelse mot buller från leden. Den rutnätsstad som ligger söder om Första Långgatan skulle fortsätta ut på Masthuggskajen. Masthuggstorget föreslogs förlängas ner mot älven genom en stadspark. Färjeterminalen låg kvar på Masthuggskajen men planen öppnade för en framtida förändring med en nergrävd Oscarsled och bebyggelse ända ner till kajkanten. I och med att översiktsplanen antogs (2009), så har den fördjupade översiktsplanen för Södra Älv-

stranden utgått. Planeringsförutsättningarna för området har ändrats, framför allt eftersom Götatunneln byggts. Idag finns även bland annat nya mål och planer för kollektivtrafikens utveckling, vilka påverkar planeringen i och kring området.

En analys av området

Skala och karaktär

Programområdet är storskaligt till sin karaktär, med omfattande trafik- och parkeringsytor samt en bebyggelse som överlag består av större volymer. Den historiska karaktären av industri och hamn kvarstår delvis i och med närheten till älven och genom den visuella kontakten som finns med den norra älvsidans kranar och dockor.

Den befintliga gatustrukturen i området väster om Järntorget, knyter i söder an till Långgatsområdets långsmala stora kvarter. I öst-västlig riktning går Masthamnsgatan, som delar upp området i en norra och en södra del. Kvarteren som i huvudsak innehåller kontorsbyggnader är relativt smala.

I Järnvägsområdet öster om tunnelmyningen är strukturen mer diffus. Kring Folkets hus finns flera odefinierade ytor som idag känns öde och saknar användning. På husets norra sida och på ytan ner mot älven dominerar trafiken, vilket gör det till en ogästvänlig plats.

Vid en jämförelse med några väl kända stadsmiljöer, så kan man få en förståelse och känsla för platsens storlek, ett mått på vad som kan rymmas inom området utifrån olika bebyggelsetypologier, referensmått avseende mellanrummen mellan husen så som gator och platser, kvartersstruktur etc. Ortofoto över delen Järnvägen samt bilderna på motsatt sida är alla i samma skala.



Området Järnvägen i Norra Masthugget, Göteborg



Köpenhamn centrum, Köpmargarde



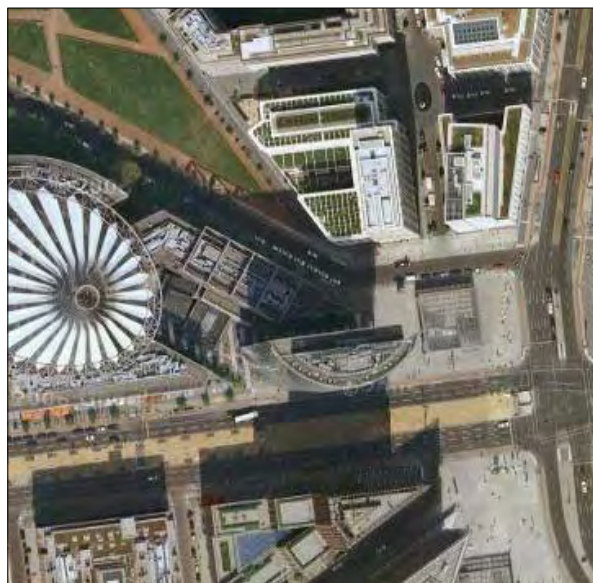
Ullevi stadion, Göteborg



Pantheon, Rom



Midtown, South Central Manhattan, New York



Potsdamer Platz, Berlin



Kring Domkyrkan inom vallgraven, Göteborg

Struktur och rörelse

Programområdets stadsstruktur tillsammans med aktuell plan för Skeppsbron (och i övrigt närmast omgivande delar) har analyserats av Spacescape AB. Analyserna som är en form av stadsrumsanalys, kan bidra till att kvalitetssäkra att man uppnår de stadsbyggnadsmål som är uppsatta för området framtida stadsutveckling, genom att beskriva förutsättningarna för utvecklingen utifrån hur området ser ut idag, och genom att analysera alternativa utvecklingsförslag. Metoden kallas Space Syntax analys och beskrivs kortfattat här intill. I utredningen studeras kopplingar och kontinuerliga stråk, målpunktstillgänglighet, entrétäthet och framsidor samt offentliga och privata rum. Utredningen i sin helhet utgör en bilaga till programhandlingen, här följer en sammanfattning av slutsatserna från nulägesanalysen.

Göteborg består av flera stadsövergripande gatustråk som effektivt binder samman stadens olika lokala stadsdelar. Denna stadsstruktur skapar en variation av lokala grannskap och mer urbana situationer och stråk.

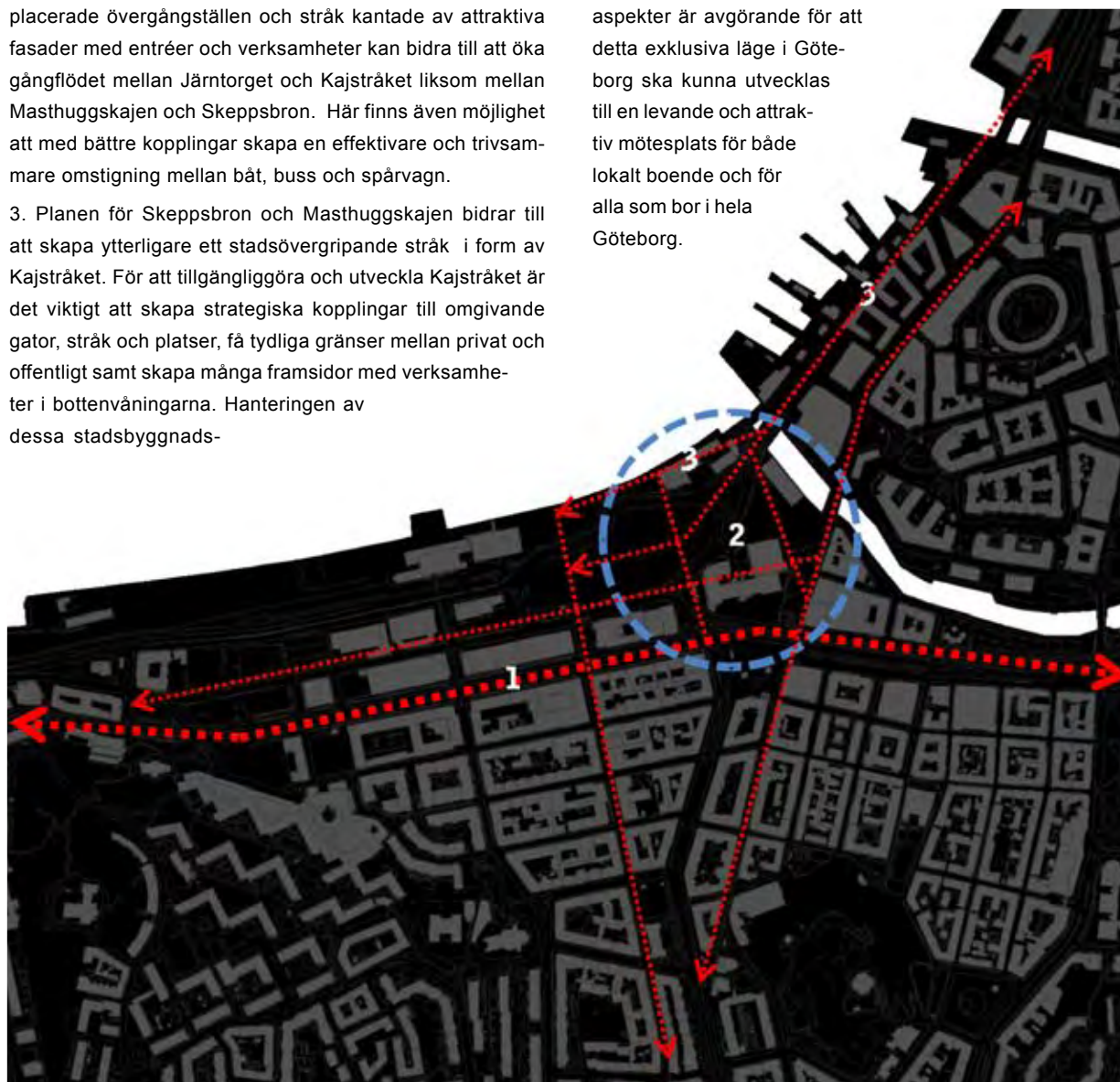
1. Första Långgatan med sin förlängning i Nya Allén utgör ryggraden för programområdet. Med sin tydliga koppling till Göteborgs stadskärna samt sin goda förankring i det lokala grannskapet, har stråket god rumslig potential att utvecklas till ett levande och attraktivt stadsstråk. För att Första Långgatan ska kunna utvecklas till en levande stadsgata med lägespotential för verksamheter och service krävs att man ser över utformningen av dess gatusektion och reducerar hinder för överblick och passage, så som t ex staketet längs med spårområdet.

2. Området kring kv Järnvägen utgör en strategisk nyckelsituation för att Skeppsbron, Masthuggskajen och Kajstråket ska bli en naturlig del av Göteborgs innerstad och dess invånare. Lösningar som i hög utsträckning utgår ifrån de gåendes rörelsemönster och situation t ex i form av strategiskt

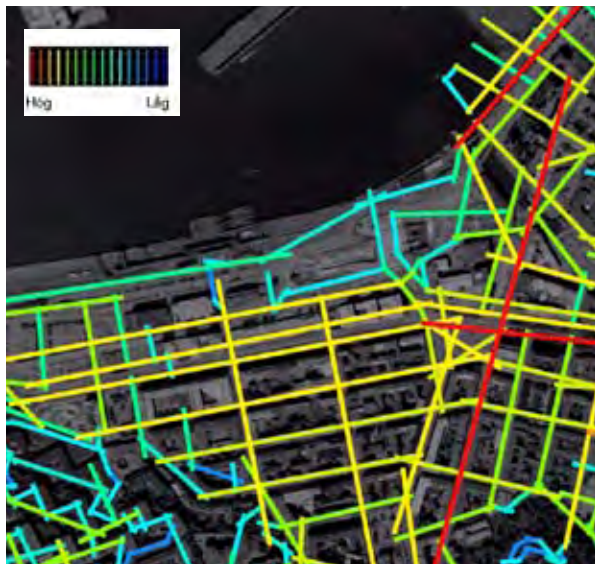
placerade övergångsställen och stråk kantade av attraktiva fasader med entréer och verksamheter kan bidra till att öka gångflödet mellan Järntorget och Kajstråket liksom mellan Masthuggskajen och Skeppsbron. Här finns även möjlighet att med bättre kopplingar skapa en effektivare och trivsammare omstigning mellan båt, buss och spårvagn.

3. Planen för Skeppsbron och Masthuggskajen bidrar till att skapa ytterligare ett stadsövergripande stråk i form av Kajstråket. För att tillgängliggöra och utveckla Kajstråket är det viktigt att skapa strategiska kopplingar till omgivande gator, stråk och platser, få tydliga gränser mellan privat och offentligt samt skapa många framsidor med verksamheter i bottenvåningarna. Hanteringen av dessa stadsbyggnads-

aspekter är avgörande för att detta exklusiva läge i Göteborg ska kunna utvecklas till en levande och attraktiv mötesplats för både lokalt boende och för alla som bor i hela Göteborg.



Sammanfattning av nulägesanalys - Struktur och Rörelse
Karta: Space Scape AB



Utsnitt ur karta som redovisar rumsintegration i grannskapet (en s k Space Syntax analys). Karta: Space Scape AB

Info - Space Syntax analyser

Space syntax är en uppsättning rumsanalytiska metoder utvecklade av den engelske arkitekturforskaren Bill Hillier och hans kollegor på University College London. Det speciella är att man fokuserar på den konfigurativa rumsuppbyggnaden i bebyggelse, det vill säga att man snarare försöker beskriva rumsliga relationer än enskilda rum. Här har vad man kallar den rumsliga integrationen visat sig vara av avgörande betydelse. Utifrån sådana beskrivningar har man funnit betydande samband mellan bebyggelsens rumsliga struktur och hur den används, framför allt när det gäller förflyttningar.

Källa: www.spacescape.se

Rumsliga element

I området kan stråk, gränser, knutpunkter, landmärken, betydelsefulla siktlinjer, gröna kopplingar samt olika delområden urskiljas, vilka har betydelse för platsens funktion och för hur vi upplever och orienterar oss i stadsdelen. Här följer en beskrivning av området utifrån dessa egenskaper.

Stråk

Första Långgatan och dess förlängning in i Nya Allén samt Järntorgsgatan är områdets starkaste stråk tillika huvudaxlar där kollektivtrafiken går och där man som fotgängare och cyklist rör sig. Första Långgatan och Järntorgsgatan har däremot inte samma betydelse i biltrafiksystemet, vilket gör trafiksituationen otydlig och svårförstådd. Övriga betydelsefulla stråk är Nordhemsgatan och Värmlandsgatan samt Linnégatan och Landsvägsgatan som kopplar området till stadsbebyggelsen i söder. Gång- och cykelstråket norr om leden har idag endast en viktig betydelse som transportväg in till och ut från centrum.

Gränser/barriärer

Bebyggelsen längs södra sidan av Första Långgatan är en definitiv gräns som utgör mötet mellan den täta kvartersstaden och programområdets glesa och storskaliga struktur. Samma princip gäller även längs Järntorgsgatans östra sida där den befintliga bebyggelsen utgör ett tydligt avslut på området. Mot norr är leden idag en gräns, men som ur ett mer övergripande perspektiv snarare kan kallas en barriär som hindrar rörelser ner mot vattnet. Även trafikapparaten vid tunnelmynningen är ur det perspektivet en kraftig barriär, men däremot inte en lika tydlig gräns. Första Långgatan är ett viktigt stråk, men utgör samtidigt p g a hur den är utformad med staket längs spårvägen, en barriär i området.

Knutpunkter/målpunkter

De största målpunkterna i området är Järntorget, Mast-

huggstorget och Älvsnabbens färjehållplats. Övriga viktiga målpunkter är Stenas färjeterminal och Folkets Hus.

Landmärken

I och i nära anslutning till området finns ett par högre byggnader som syns på håll. Här kan nämnas Folkets Hus, Masthuggskyrkan, S:t Johannes kyrka samt Rosenlundsverket. Fri-lagerhuset i den östra delen av området är en lägre byggnad, men ett betydelsefullt igenkänningsmärke för många.

Siktlinjer/utblickar

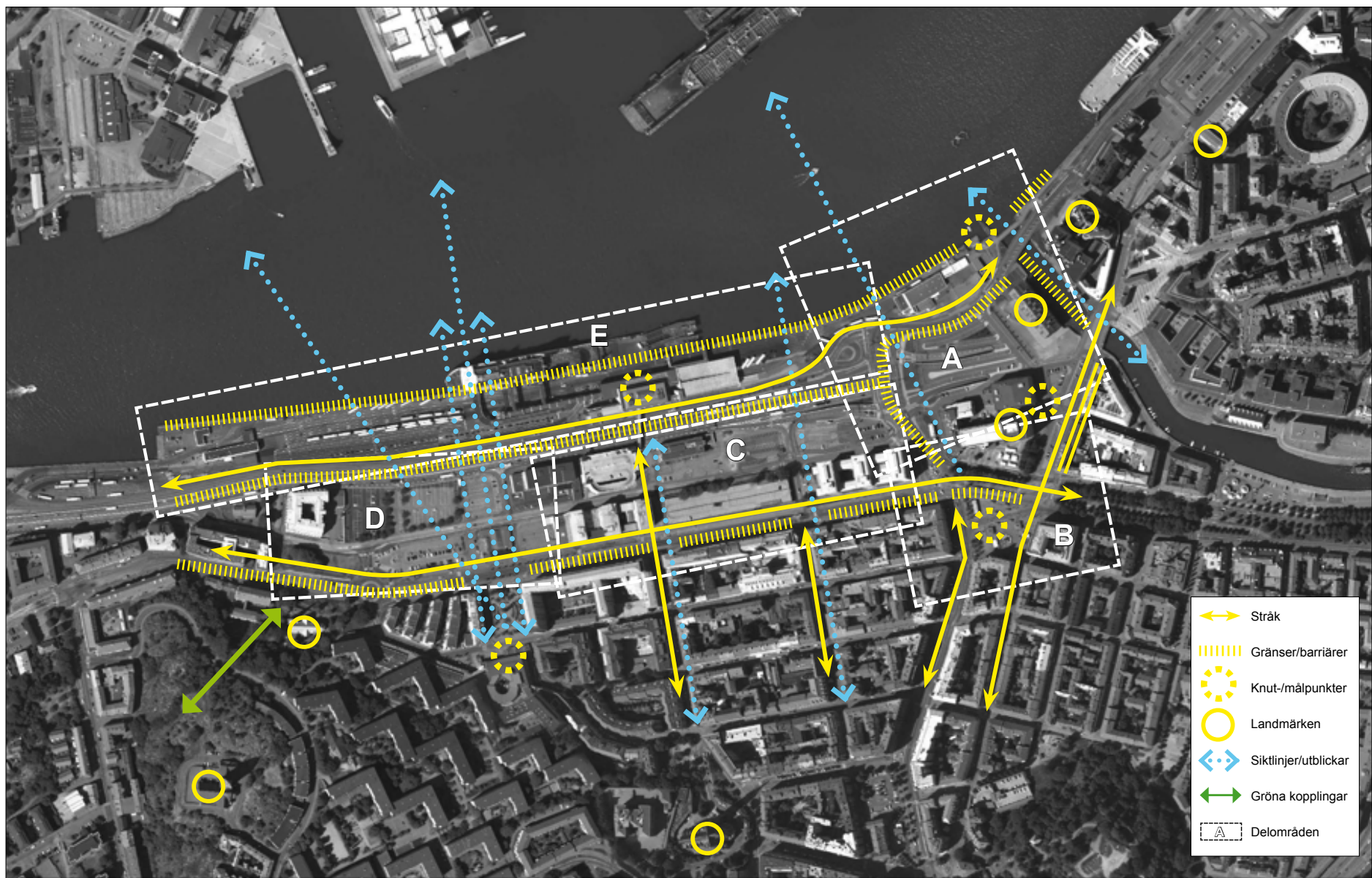
I området är såväl siktlinjer som utblickar i huvudsak relaterade till kontakten mellan älven och staden. Inifrån staden är kontakten med vattnet och den verksamhet som pågår där värdefull, och från hamnområdet är kopplingen till staden och dess innehåll och utbud en viktig förutsättning för att hamnen ska kännas som en del av staden. Utblickar från Masthuggstorget respektive Järntorget är en kvalitet att ta vara på.

Gröna kopplingar

I den sydvästra delen gränsar Stigberget och Masthuggsterassen (gröna offentliga och halvvoffentliga mellanrum) till området. Berget är den norra spetsen på en mer eller mindre sammanhängande grön kil som sträcker sig från Slottsskogen i söder. Där berget når området ligger idag en mindre park, som i stort sett är områdets idag enda grönyta.

Delområden

I det studerade området kan idag i varje fall fem delområden urskiljas, utifrån hur de är avgränsade, dess bebyggelse, pågående verksamhet samt dess karaktär. Genom att urskilja de olika delarna, kan områdets brister och kvaliteter lättare beskrivas, för att därefter föreslå riktlinjer och mer konkreta förslag till förändringar. Tydliga delområden i ett framtida utbyggt programområde ger ofta en god orienterbarhet och en intressant variation.



Områdesanalys - Rumsliga element

Inriktningar

- Utveckling av staden och stadsdelen
- Viktiga riktlinjer för områdets utveckling

Utveckling av staden och stadsdelen

Inriktningar och strategier, riktlinjer

I följande två avsnitt beskrivs de inriktningar och strategier respektive riktlinjer som ligger till grund för aktuellt programförslag. Dessa tar sin utgångspunkt i redovisade förutsättningar samt under programarbetet studerade och diskuterade möjligheter till områdets och stadens fortsatta utveckling. Inriktningarna och strategierna får utvecklas vidare i takt med att processen fortskrider, och föreslagna riktlinjer för områdets utveckling kan utgöra underlag inför fortsatt detaljplanering av områdets delar.

Områdets roll i staden

Programområdet har ett strategiskt läge i staden som på sikt gör det möjligt att knyta ihop omgivande stadsdelar och skapa ett sammanhängande centrumområde - en framtida del av Centrala Älvstaden. Genom sitt läge har området också en viktig roll för kommunikation såväl inom centrala staden som mellan omgivande stadsdelar och i regionen som helhet. Förbi området går bl a väg E45 som är en del i det övergripande vägnätet, och i vardera ände av området finns viktiga punkter i stadens nuvarande men framför allt framtida kollektivtrafikstruktur. Andra viktiga frågor är t ex parkering, dvs hur fungerar parkeringen i området och centrala staden idag, och vad har området för roll utifrån kommunens parkeringspolicy? Vad fyller området för roll i den övergripande stadsbilden, är det t ex önskvärt att bygga höga hus? Hur utvecklar vi området mot bakgrund av kommunens övergripande mål och inriktningsdokument?



Områdets strategiska läge gör det möjligt att på sikt knyta ihop omgivande stadsdelar och skapa ett sammanhängande centrumområde

Trafik och kollektivtrafik

Trafiken idag och framöver

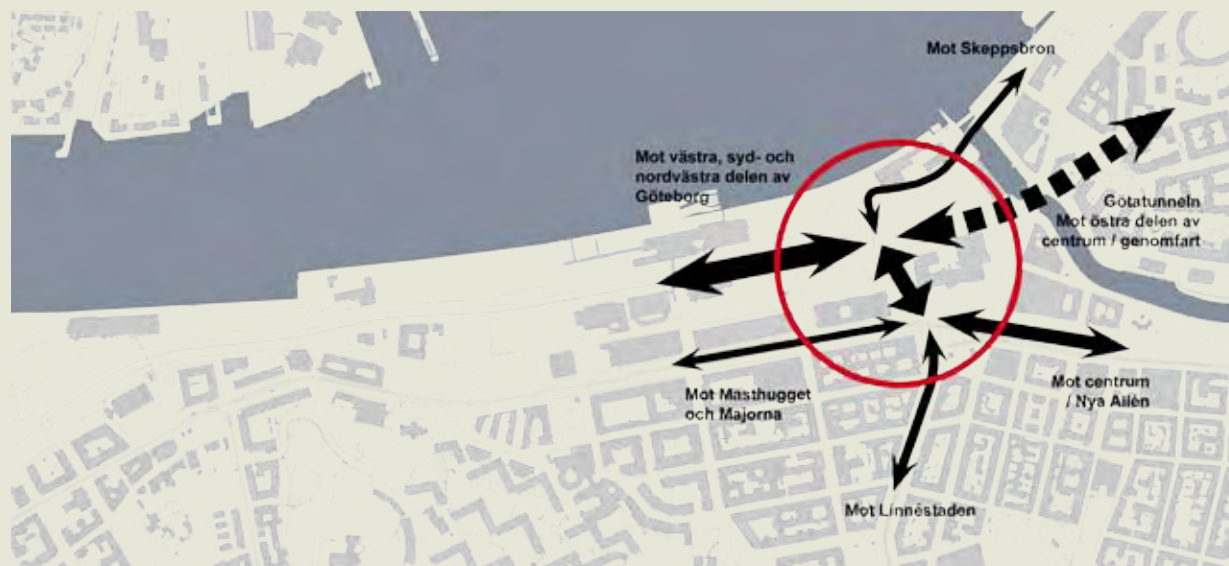
Tillgängligheten till området är idag god, men sedan Götatunneln öppnades har framför allt området kring Järnvågen varit kraftigt belastat av trafik och stora ytor har tagits i anspråk för en utbredd trafikapparat. Tillgängligheten till centrala staden och området skall vara fortsatt god för alla trafikslag, men barriäreffekter måste minskas och såväl trafikmiljön som miljön ska förbättras. Trafikprognoser pekar på ökande fordonsmängder på leden, men samtidigt att fordonen successivt förbättras, vilket leder till mindre utsläpp per fordon. Antalet kollektivtrafikresenärer förväntas bli fler och trafiken kommer att köra med tätare turer. Även cykeltrafiken förutsätts öka i förhållande till biltrafiken.

Trafikeringsprincip för området

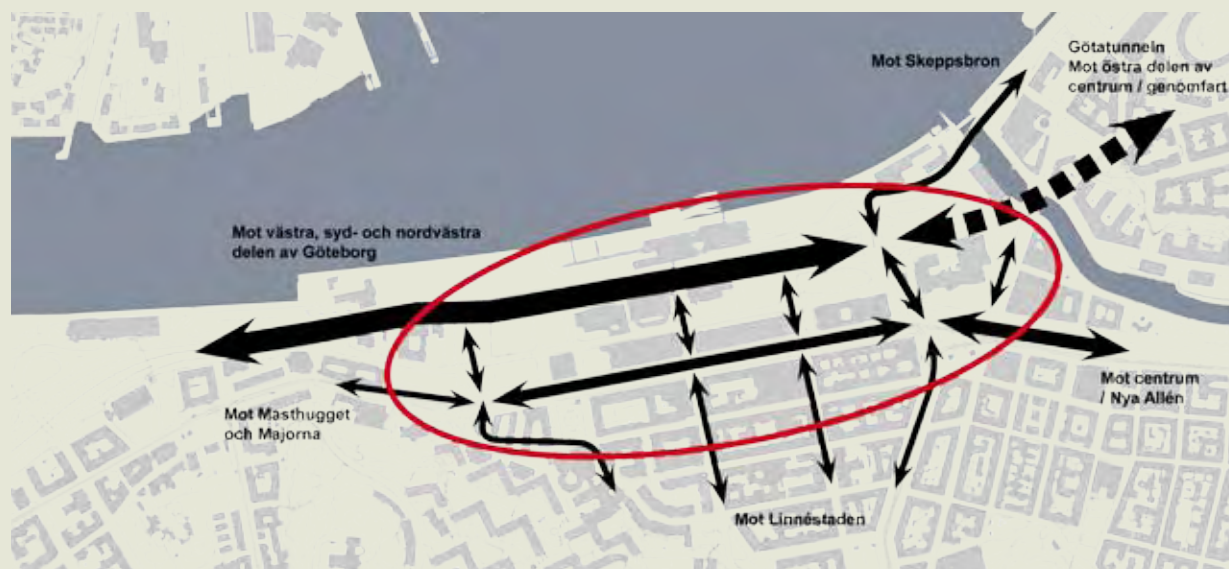
Järnvågen fungerar idag som trafikens västra port till centrum. För att kunna utveckla en stadsmiljö i området bör trafikströmmarna delas upp på flera gator, så att matningen till och från leden kan ske i flera punkter. Första Långgatan är en axel genom området som bör få en utökad trafikfunktion genom att gatan får en bättre koppling till Nya Allén. Första Långgatan och Allén kan i sin tur kopplas till och från leden via Värmlandsgatan, Nordhemsgatan, Hälsingegatan respektive Järntorgsgatan, och därmed avlasta Järnvågsgatan. Samtidigt blir kopplingen till Skeppsbroområdet och Stora Badhusgatan viktig, vilket kan ske via såväl Järntorgsgatan som Emigrantvägen. På sikt kräver detta även en ombyggnad av Järntorget, se sid 56.

Första Långgatan – en viktig länk i lokaltrafiknätet

Första Långgatan är en huvudaxel i området som kan utvecklas som såväl trafikstråk som fotgängar- och handelsstråk. Vid Järntorget kan kopplingarna till Nya Allén, Stora Badhusgatan och Linnégatan förbättras för såväl fotgängare och



Grov principbild för hur området och centrala stadens västra del är trafikerad idag. Järnvågen fungerar som en "port" till centrum.

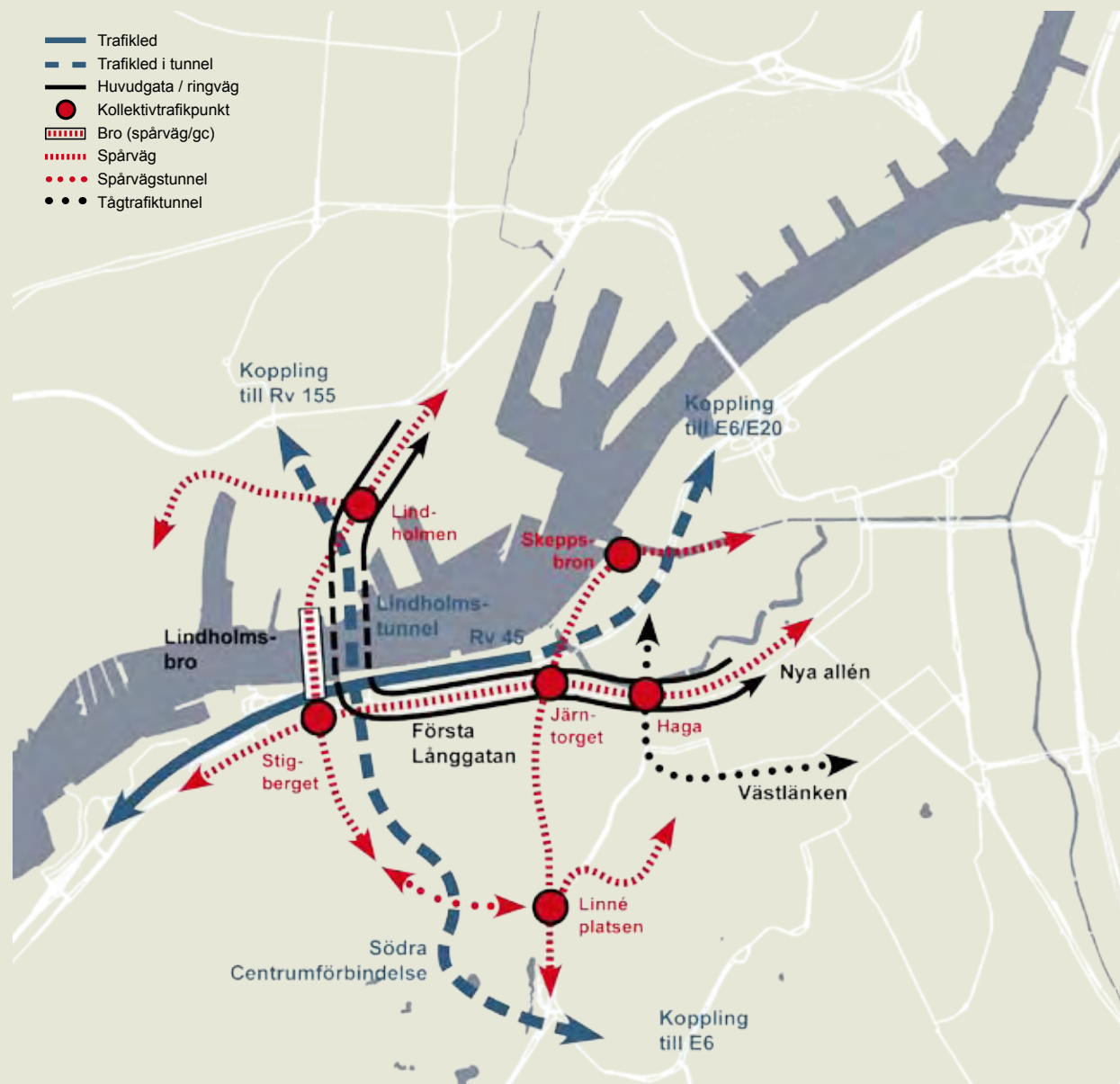


Övergripande trafikprincip för en möjlig utveckling på lång sikt, där trafiken matas på och av leden i flera punkter.

cyklister som för biltrafiken. I ett mer översiktligt perspektiv kan Första Långgatan dessutom vara en viktig länk i ett lokalt huvudvägnät som i förlängningen kan sträcka sig runt centrala delen av staden. Någon tydlig strategi för att förverkliga detta finns inte i nuläget, men kommer framöver att bli studeras i arbetet med Centrala Älvstaden. Illustrationen här bredvid redovisar huvudsakliga befintliga och planerade trafikstråk kring området, och hur dessa skulle kunna vara sammanlänkade och kopplade till de större lederna. Se även beskrivning av Pågående planarbeten och projekt som påverkar området, på sid 25 och framåt.



Korsningen mellan Första Långgatan, Nya Allén, Järnvägsgatan samt Linnégatan



Huvudsakliga befintliga och planerade trafikstråk kring området

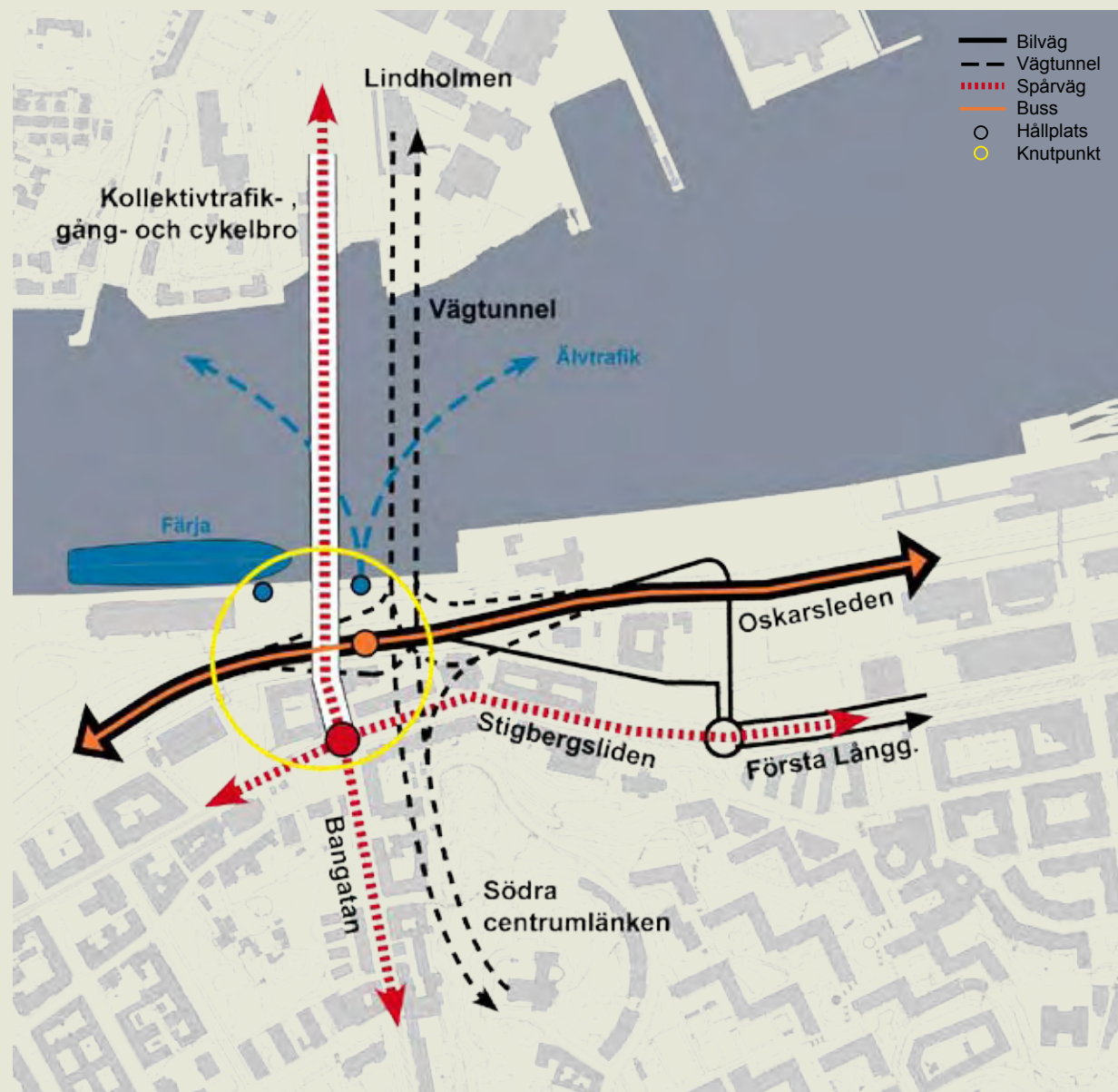
Stigberget (bytespunkt "Masthuggstorget")

Området kring Masthuggstorget och Stigberget är utpekad som en bytespunkt i den framtida kollektivtrafikstrukturen. I samma punkt och sträckning finns även planer på en väg respektive kollektivtrafikförbindelse till Lindholmen i norr samt Linnéplatsen i söder (för att avlasta Göteborgs centrum). Två alternativ har tidigare studerats, där dessa funktioner löses genom en punkt nedanför Stigberget.

Under programarbetet har frågan studerats ytterligare, och istället föreslås att funktionerna ska samlas i ett läge kring Stigberget som på sikt utvecklas till en stark knutpunkt. Fördelarna är många, däribland att Stigberget redan idag är en mötesplats och nod i området, utrymme finns på leden nedanför Stigberget samtidigt som mer byggbar yta frigörs i programområdet, här möts redan idag olika spårvagnslinjer, samt att höjden från Stigberget möjliggör en brolösning för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik till Lindholmen. Detta förutsätter dock i sin tur att färjetrafiken vid Masthuggskajen möjliggörs vid ett nytt läge väster om bron, eftersom frihöjden inte blir tillräcklig för passage under. Punkten kräver dessutom att busshållplats och färjeterminal samt eventuell älvtrafik-hållplats, sammanbinds med en byggnad innehållande hiss alternativt rulltrappa som möjliggör att man snabbt, tryggt och enkelt kan ta sig mellan de olika delarna. Den planerade Södra centrumlänken och Lindholmsförbindelsen för biltrafiken förläggs i detta alternativ separat i en tunnel under älven och genom berget. Kopplingen till leden kan ske längs med leden nedanför berget.

Järntorget

Järntorget som ligger inom programområdet i den östra delen är redan idag en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Förslag till hur punkten kan utvecklas och samverka med tillkommande bebyggelse och platser, beskrivs under redovisningen av programförslaget på sid 56.



Möjlig utformning av trafikplatsen/knutpunkten vid Stigberget

Parkering

En ny parkeringspolicy för Göteborg godkändes i Kommunfullmäktige under hösten 2009. Utifrån den nya policyn, pågår ett arbete med att se över stadens parkeringsnorm (Parkeringsnormer för Göteborg, 1996). Som ett led i p-normsarbetet och det aktuella programarbetet samt det pågående arbetet med detaljplan för Skeppsbron, har en parkeringsutredning för Södra Älvstranden tagits fram. Utredningen har haft till syfte att svara på:

- Hur de befintliga parkeringsplatserna används idag?
- Hur många av de befintliga parkeringsplatserna som bör ersättas?
- Vilket bilinnehav som kan förväntas i den tillkommande bostadsbebyggelsen och vilka parkeringstal för tillkommande verksamheter som bör användas?

Av utredningen framgår att det inom programområdet för Norra Masthugget idag finns totalt ca 2400 parkeringsplatser, varav ca 200 utgörs av gatuparkering. Platserna nyttjas av både verksamheter och boende belägna inom programområdet och besökare till programområdet, som verksamheter och boende i och besökare till omgivande områden. Mer än tre fjärdedelar av platserna nyttjas idag av verksamheter.

Den framtida efterfrågan på platser kan delas upp i befintliga platser som ska vara kvar eller bör ersättas vid plangenomförandet, respektive platser för tillkommande markanvändning i området. Följande gäller (mot bakgrund av kommunens parkeringspolicy) för respektive användning:

Befintliga platser

Verksamheter - En halvering av befintligt behov som idag motsvarar ca 20% av de verksamheter i närområdet. Vid samnyttjande av platserna med i första hand handeln, kan antalet minskas med ytterligare 30 %. Förutsättningarna för samnyttjande är goda då detaljhandeln ofta har sina besöksstoppar när huvuddelen av kontorens anställda inte arbetar.

Bostäder – Dagens efterfrågan för boende inom eller i närheten av programområdet bör ersättas. Om de boende ska ha fasta platser bör antalet dessutom vara ungefär 20 % högre än idag.

Ärenden och besök – Besöksplatser är enligt policyn viktiga att prioritera och föreslås därför behållas, så länge dagens verksamhet i och närmast omkring programområdet i stora drag är oförändrad.

Tillkommande platser

Verksamheter - För de tillkommande verksamheterna beräknas bilplatsbehovet med 3 bilplatser per 1000 kvm verksamhetsyta för kontor och handel (anställda).

Bostäder - Bör utformas med ett parkeringstal mellan 0,5 till 0,75 bilplatser per lägenhet. Till detta kommer besöksplatserna som sätts till 0,07 platser per lägenhet.

Ärenden och besök - För tillkommande besöksverksamheter bör 12 platser per 1000 kvm våningsyta handel uppföras. Detta förutsätter dock ett samnyttjande med kontorsverksamheten.

I området Järnvägen kan det dessutom bli aktuellt att till skapa ytterligare besöks- och ärendeplatser som en möjlig kompensation för framtida minskningar av bilplatser i de mer centrala delarna av Göteborg. En grov överslagsberäkning visar att 300-400 platser bör tillskapas i programområdets östra del på sikt.

Sammanställning

Antalet platser som totalt sett måste finnas inom programområdet sammanställs i tabellen nedan. Om den förmodade lediga kapaciteten på 300 bilplatser i garaget under Masthugget utnyttjas, kan antalet platser för boende alternativt befintliga verksamheter minskas.

	För befintligt	För tillkommande
Verksamheter	730 platser (ev minskas 30 % till 510 platser vid samnyttjande)	3 platser per 1000 kvm kontor eller handel
Bostäder	317 (380 om fasta platser)	0,5-0,75 platser per lägenhet plus 0,07 besöksplatser per lägenhet
Besökande	356 (oförändrade verksamheter)	Omkring 12 platser per 1000 kvm handel om samnyttjande kan ske

Göteborgs parkeringspolicy

Göteborgs parkeringspolicy antogs i Kommunfullmäktige under hösten 2009. Policyn ska medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla och uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken och cykeln framför bilen. Utgångspunkten är att tillgänglighet med bil, cykel och kollektivtrafik ska vägas samman som ett gemensamt underlag för att tillgodose transportbehovet. Policyn ska därför också vara ett stöd för avvägningar av plats för parkering mot stadsmiljökvaliteter.

Dagens biltillgänglighet för verksamheter i innerstaden ska minskas. Arbetsplatsparkering på kvartersmark ersätts av parkering för boende, handel och service. Boende ska kunna få tillgång till en bilplats där bilen kan stå dygnet runt. Boendeparkering ska lösas i parkeringsanläggningar, främst garage, på kvartersmark i nära anslutning till större gator och leder.

Parkering på gatumark ska prioriteras för korttids- och halvdagsparkering. Rimligt gångavstånd till parkering ska jämföras med rimligt gångavstånd till kollektivtrafik. Antalet ordnade cykelparkeringar bör ökas. Cykelparkering vid bostäder och arbetsplatser ska ordnas på kvartersmark.



Området ovan Götatunnelns mynning sett ifrån Lagerhuset vid Järnvägen

Höga hus

En särskild utredning har tagits fram för att belysa aspekter och konsekvenser av att uppföra höga hus på Skeppsbron och i Norra Masthugget, *Höga Hus på Södra Älvstranden, mars 2010*. Utredningen ska fungera som ett levande arbetsmaterial och är tänkt att uppdateras varefter diskussionen förs vidare i planprocesserna.

Frågan kring höga hus berör flera principiella frågor. Aspekter och motiv för och emot höga hus diskuteras kort i rapporten, och utifrån platsens förutsättningar förs sedan ett resonemang kring huruvida höga byggnader är lämpliga samt var och hur de i så fall skulle kunna uppföras.

Kring Järnvågen bedöms högre byggnader kunna fungera och flera önskemål om detta har framförts. Området är en "brytpunkt" med en friare struktur, älven knycker här, och en hög byggnad skulle kunna manifestera Järnvågen och torget som viktiga platser även på lite håll. Det utbredda älvrummet tål rumsligt sett hög bebyggelse men det ger också en hög byggnad ett stort influensområde.

Det är värdefullt att studera hur den nya bebyggelsen kan utformas och placeras för att respektera Frilagerhuset och Folkets Hus, som idag är viktiga igenkänningsmärken i området, samt hur en högre bebyggelse kan möta den småskaliga äldre bebyggelsen i Haga.

Från Linnéstaden och Långgatorna är det naturligt att den sammanhållna kvarterstaden fortsätter i samma karaktär



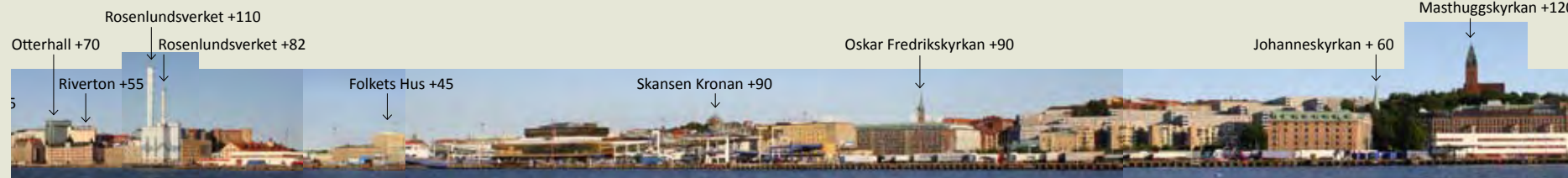
Riktlinjer som föreslås i utredningen av höga hus.

även norrut. Vissa högre byggnader kan vara lämpliga för att skapa dynamik och variation i stadsrummen. Dessa bör då inordna sig i kvartersstrukturen och harmonisera med övrig bebyggelse.

Strukturen är mer upplöst mellan Långgatsområdet och Stigbergets tydliga stadstrukturer. Ett visst stöd i terrängen finns för höga hus, men ett högt hus på platt mark nedanför Stigberget kan bryta topografins dominans. Det är viktigt att Masthuggskyrkan, som är ett av Göteborgs viktigaste land-

märken, fortsatt får dominera. Ingen byggnad i området bör sticka upp ovanför Masthuggskyrkan, vars högsta topp ligger på ca 120 m över stadens nollpunkt.

Höga hus bör generellt sett placeras i förhållande till andra byggnader för att uppnå god rumslighet i stadsmiljöerna. Stadsmiljön i anslutning till det höga huset är viktig att gestalta väl för att skapa ett bra lokalklimat, god rumslighet och för att bevara en mänsklig skala. I det fortsatta arbetet får dessa möjligheter utredas ytterligare,



Centrala delarna av Södra Älvstranden sett ifrån älven med högt belägna byggnader utmärkta, samt deras högsta punkt i meter över stadens nollpunkt

Viktiga riktlinjer för områdets utveckling

Med en utveckling av Norra Masthugget kan Linné, Majorna och Centrum **knytas samman** och komma närmare varandra. Det kan bli en stadsdel med en blandning av **stadspuls och lokalt liv** med närheten till **vattnet**. Målet att på sikt utveckla området till ett **innerstadsområde av blandad karaktär**. En blandad stadsbebyggelse innebär att man vill åstadkomma en blandning av bostäder, kontor, kultur, rekreation, service och handel med mera. En blandning och därmed en **mångfald** av olika stadsmiljöer, mötesplatser i form av torg och parker, människor och verksamheter bidrar till att skapa ett spännande och hållbart stadsliv, som gynnar en god ekonomisk tillväxt och som ger en robust social struktur som tål förändringar över tiden.

Kommunfullmäktiges budget utgör Göteborgs Stads övergripande styrdokument och syftar till att styra utvecklingen av staden. Som bärande utgångspunkt och strategi i budgeten står kommunens gemensamma förhållningssätt som utgår ifrån begreppet hållbar utveckling, vilken bygger på tre dimensioner; **den ekologiska, ekonomiska samt den sociala dimensionen**. Budgeten har i ett gemensamt budgetdokument för Byggnads-, Fastighets- och Trafiknämnden konkretiserats, och ett antal prioriterade mål tagits fram.

Genom en **workshop** tillsammans med ett antal förvaltningar och aktörer i februari 2009, diskuterades förutsättningarna för programområdets utveckling mot bakgrund av kommunens övergripande mål och inriktningsdokument/planer. Syftet med workshopen var att diskutera och formulera **framtidssbilder, riktlinjer och karaktär** för området samt slå fast viktiga värden att ta vara på eller tillföra. Resultatet har därefter bearbetats och sammanställts i följande riktlinjer som legat till grund för programarbetet och som kan utgöra underlag fortsatt detaljplanering av områdets delar.

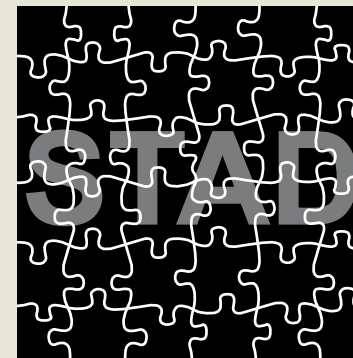
1. Områdets roll och identitet i staden och regionen

Området har under tidens gång genomgått kraftiga förändringar, från att under tidigt 1600-tal bli inhytt båtbyggeri, trädgårdsanläggning och viss bostadsbebyggelse, till att idag vara ett storskaligt, till stora delar utfyllt, hamnområde med kontor och parkeringsytor samt Oscarsleden som skär igenom. Områdets roll som hamn är även idag tydlig, men dess karaktär och dess identitet i staden är annorlunda. Området har idag karaktär av en baksida (liksom en stor del av Göteborgs andra älvnära områden) som är avskuren från staden genom trafikbarriärer och öde asfaltytor, och närvaron av människor är till stor del begränsad till bilburna trafikanter.

Områdets historia är identitetsskapande och bör lyftas fram, samtidigt som områdets kan ges ett nytt innehåll som gör det till en befolkad och trivsamt del av den centrala staden. En mångfald och en blandning av verksamheter och människor som bor och besöker stadsdelen är viktigt.

Området har idag en ensidig markanvändning. Bostäder bör uppföras med varierade upplåtelseformer och storlekar, och plats för barn och ett rikt tillskott av såväl förskolor och skolor samt närliggande service är väsentligt för stadsdelens nuvarande och framtida invånare. Andra viktiga inslag är möjlighet till idrott samt (gröna) platser för offentliga aktiviteter och attraktioner.

Området skall utvecklas till ett innerstadområde av blandad karaktär. Omtäckta och välfungerande stadsmiljöer brukar kännetecknas av arkitektonisk mångfald, attraktiva offentliga platser och stråk samt en blandning av olika människor, rörelser och verksamheter mm som pågår sida vid sida eller som samverkar på en gemensam arena.



2. Offentligt (stads)liv, attraktiva platser, gröna rum och vattenkontakt

Området innehåller idag, förutom Folkets hus i den östra delen av området, i huvudsak ett antal större kontorskomplex och storskaliga parkeringsanläggningar. Första Långgatan och Nya Allén som utgör områdets södra gräns är samtidigt barriärer som skär av dess kontakt med stadslivet kring Haga, Linnégatan, Järntorget samt Långgatorna.

För allmänheten är den fysiska kontakten med älven sedan länge borta, då trafik- och inhägnade hamnområden klippt av de nord/sydliga stråken från Linnéstaden. Den tidigare "upphuggna" strandlinjen fylldes under tidigt 1900-tal ut till en modern kajkant.

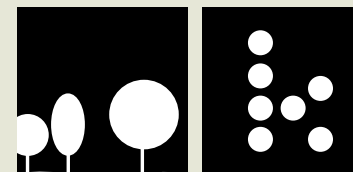
Stora delar av området med omgivning är hårdgjorda, och den relativt stora andelen trafik som går igenom eller nära förbi lockar inte till längre vistelse eller till utomhusaktiviteter. Järntorget som idag är områdets främsta mötesplats och ur den aspekten en stor kvalitet, nyttjas av såväl kringboende som av besökare från andra delar av staden. Restaurang-

och nöjesutbudet kring torget och Långgatorna har dock fått effekten att det natttid är stökigt och därmed av många upplevs otruggt.

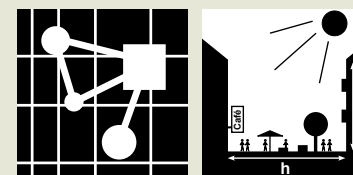
Området och stadsdelen bör kompletteras med fler mötesplatser som har ett varierat innehåll, för att skapa ett blandat folkliv under hela dygnet. Gator, parker och stadsrum måste göras trygga, vilket kan åstadkommas bl a genom att skapa attraktiva och upplysta bottenvåningar, möjliggöra utblickar mot gator från husen, undvika baksidor och dolda utrymmen, god belysning samt stimulera till att många olika människor besöker platsen även kvällstid.

Små men kvalitativa parker med tydliga kopplingar sinsemellan kan vara en viktig ingrediens, och ytor för utomhusaktiviteter och spontanlek kan locka till längre vistelse i området för såväl unga som äldre. Ett kulturhus i området skulle kunna utgöra en värdefull mötesplats! Vattenkontakten bör återskapas genom att skapa tydliga stråk och platser som sträcker sig ner till älven.

Parker, vegetation och vatten



Flera små och stora offentliga platser och parker i väl tillgängliga lägen, med kopplingar sinsemellan



Väl definierade och attraktiva gator och stadsrum i tillgängliga lägen

3. Karaktär, skala och täthet

Området kännetecknas idag av en relativt storskalig och ruffig miljö med ett till stora delar ensidigt innehåll. Mellan byggnaderna finns stora parkeringsytor och trafikområden, och närvaron av träd och grönska är i det närmaste obefintlig. Avsaknaden av ett övergripande och sammanhållet grepp om området har resulterat i odefinierade stråk och platser där biltrafikens anspråk har fått dominera.

Målet är att utveckla stadsdelen till att bli en del av den centrala blandstaden. Innehåll och funktioner bör därmed blandas inom varje kvarter och i varje byggnad i ett mer finmaskigt nät. I området finns idag över lag stora fastigheter, varför ett tillskott av flera mindre fastigheter kan berika mångfalden av

såväl innehåll som arkitektonisk variationsrikedom. Möjligheten att skapa tredimensionella fastigheter bör utnyttjas!

Bebyggelsen bör utformas med publika och flexibla bottenvåningar som därmed kan medge förändringar och nya verksamheter över tid. En god kontakt mellan inne och ute bidrar till såväl trygga som intressanta utemiljöer.

Bebyggelsen bör ges en varierad skala och ett omväxlande arkitektoniskt uttryck. En viktig genomgående utgångspunkt är att utforma byggnader och platser som relaterar till den mänskliga skalan, vilket till stora delar saknas i området idag. Väl definierade gator, torg och platser och tydliga gränser mellan de offentliga och privata rummen ger attraktiva och välfungerande urbana miljöer.

4. Rörelser, samband och kopplingar till staden

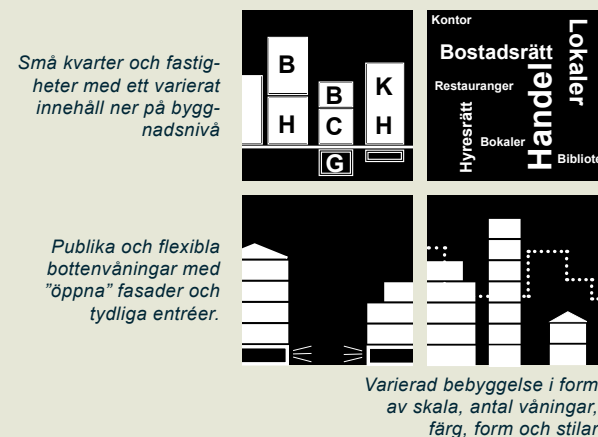
Breda trafiklösningar som bildar barriärer skär idag genom området. Strukturen är storskalig och bebyggelsen som finns i området står som solitärer i ett öppet parkeringslandskap. Gång- och cykelbanor finns väl utbyggda i alla dess delar, men trafiksystemet över lag är bilorienterat och inbjuder till höga hastigheter.

Området bör därför kompletteras med ett mer finmaskigt gatusystem med väl definierade gator och rum som är hållbar över tiden, och inom vilken staden successivt kan utvecklas. Tillgängligheten till centrala staden och området skall vara god för alla trafikslag, men barriäreffekter kan minskas genom att gatorna får en utformning där fotgängare och cyklister är

prioriterade och fysiska hinder i största möjliga utsträckning är eliminerade. Trafikmiljön ska planeras utifrån barnens förutsättningar, bl a genom att hastigheterna begränsas. Miljön ska förbättras genom att resande med kollektivtrafik och cykel ska öka i förhållande till biltrafiken.

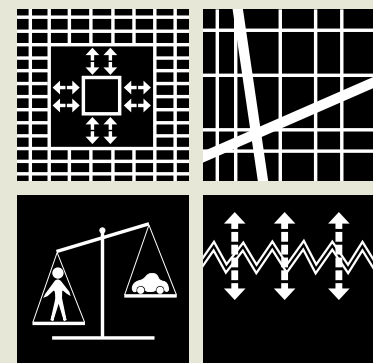
Viktiga och starka stråk såväl inom området som med omgivande stadsdelar bör förstärkas eller skapas. Ett exempel är Första Långgatan som passerar förbi Järntorget och längre öster ut övergår i Nya allén. Kontakten med den omgivande staden finns i viss mån idag, men kopplingarna bör förbättras och göras attraktiva. Kontakten med vattnet bör återupprättas och utblickar mot älven från platser och längs gatorna är en kvalitet.

Blandade boendeformer, verksamheter och aktiviteter



Förstärka områdets kopplingar till sin omgivning

Utforma gator och platser med en prioritering på fotgängare och cyklister



Sträva efter en god tillgänglighet för alla trafikslag, men samtidigt överbygga och minska områdets barriärer

5. Miljö och robusthet

Området har under lång tid varit ett hamn- och verksamhetsområde, som till stora delar består av markutfyllnader. Ytorna är i huvudsak hårdgjorda och påverkan från omgivningen i form av buller- och luftföroreningar samt risker är betydande. Närheten till älven kan vid olika tidpunkter dessutom innebära såväl kraftiga vindar mm som hot i form av höga vattenstånd med översvämningar som följd.

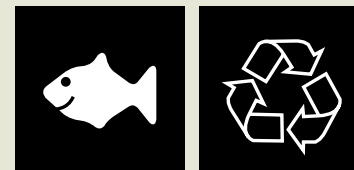
För att såväl bostäder som mer besöksintensiva lokaler och platser ska kunna tillföras området är en grundläggande förutsättning att upprätta en god och attraktiv miljö. Buller och luftföroreningar från trafiken måste hanteras genom såväl bebyggelsens utformning som modifieringar i trafikstrukturen. Förtätning i centrala staden är ett led i arbetet med att minska buller och luftföroreningar, samtidigt som gång-, cykel- och

kollektivtrafik skall prioriteras. Genom att tillföra gröna ytor och trädplanteringar kan det lokala klimatet samtidigt förbättras och kompensera årets växlingar, och den yttre miljön kan bli mer attraktiv.

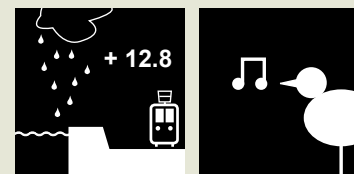
Vid ny bebyggelse bör miljöanpassade lösningar och god energieffektivitet eftersträvas. Eventuella markföroreningar måste tas om hand, och dagvatten minimeras och hanteras lokalt. En "ny" hotbild för Göteborg och omvärlden är risken för att dagens vattenstånd kommer att höjas. Vid extremt väder kan detta få stora konsekvenser eftersom stora delar av området ligger på låga nivåer. Bl a kan detta förebyggas genom markhöjningar och förhöjda kajkanter och att ny bebyggelse i området uppförs med vattentåliga källare och bottenvåningar.

Miljöanpassade lösningar och god energieffektivitet vid ny bebyggelse.

Säkerställa miljömässigt goda lösningar där utsläpp till och föroreningar i mark och vatten minimeras



Säkerställa robusta lösningar så att området och staden kan möta framtida yttre påverkan och händelser



Förebygga och hantera störningar, samt tillföra "värden" som bidrar till en god och attraktiv miljö.

Förslag

- Programförslag
- Genomförande
- Konsekvenser
- Möjligheter på längre sikt

Programförslag

Struktur och markanvändning

Förslagets huvuddrag

Området föreslås förtätas och kompletteras med bl a bostäder, handel, kontor, grönytor och offentliga platser för att på sikt möjliggöra en blandad stadsbebyggelse. En blandad stadsbebyggelse innebär ett blandat innehåll och därmed en mångfald av olika stadsmiljöer, människor och verksamheter som bidrar till att skapa ett spännande och hållbart stadsliv, som gynnar en god ekonomisk tillväxt och som ger en robust social struktur som tål förändringar över tiden.

Programområdet har redan till stora delar en struktur som i huvudsak är kopplad till sin omgivning, men som kan vidareutvecklas med fler lokalgator i nord-sydlig riktning som delar in kvarteren i mindre enheter. Första Långgatan är det huvudsakliga stråket för såväl trafik som fotgängare och cyklister genom området, medan Masthamngatan kan fungera som en kompletterande lokalgata. Gatorna bör kompletteras med trädplanteringar och rustas upp.

Oscarsleden

Det är önskvärt att området och staden ska kunna kopplas ner till älven. En sådan utveckling förutsätter att leden, som är en mycket kraftig barriär och störningskälla, hanteras och att kajytorna blir tillgängliga. En nedgrävning av leden är mycket kostsamt, men skulle ge stora värden för området och staden.

Med leden kvar som idag ovan jord innebär det att bebyggelsen måste möta störningar i form av buller och dålig luft

etc, och samtidigt inte motverka en utvidgning ner till älven. En bebyggelseskärm i form av huvudsakligen kontor kan placeras utmed leden och bostadsbebyggelsen uppföras med skyddade gårdar.

Ett alternativ kan vara att leden byggs över, d v s att en upphöjd terrass, park eller byggnader placeras med erforderlig frihöjd över leden. Detta kan vara en billigare lösning än att leden grävs ner, bl a genom att man undviker stora ombyggnader av den befintliga tunnelmynningen. Med en överbyggnad kan trafikens buller reduceras och mer exploaterbar yta skapas. Detta öppnar därmed samtidigt möjligheten för andra bebyggelseformer, t ex öppnare bebyggelsestruktur som hus i park etc. En viss barriäreffekt kvarstår dock i och med den höjdskillnad som uppstår, och att den visuella kontakten med älven inifrån Långgatsområdet försvinner. Kopplingen till den omgivande och sammanhängande stadsbebyggelsen med butiker etc kan också bli otydlig.

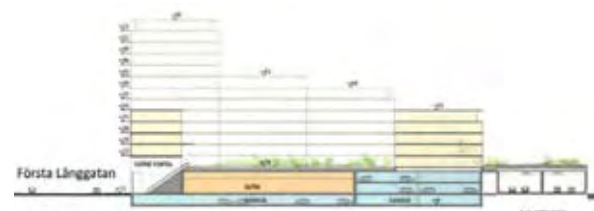
Dessa olika möjligheter får studeras vidare i den fortsatta planeringen.

Järnvågen

Den östra delen av programområdet är idag en trafikapparat som föreslås omdisponeras och ges en tydligare struktur. Dels för att på ett bättre sätt ta hand om trafikströmmarna mellan leden och Nya Allén samt Linnégatan, dels för att bättre kunna koppla staden ner till älven, och dels för att i detta ganska utsatta läge, skapa byggbara ytor och mellanrum som är attraktiva för ett blandat innehåll. Dessutom måste knutpunkten vid Järntorget anpassas för planerad spårvagns-

sträckning som från Skeppsbron norr om programområdet leds via Järntorgsgatan in i området.

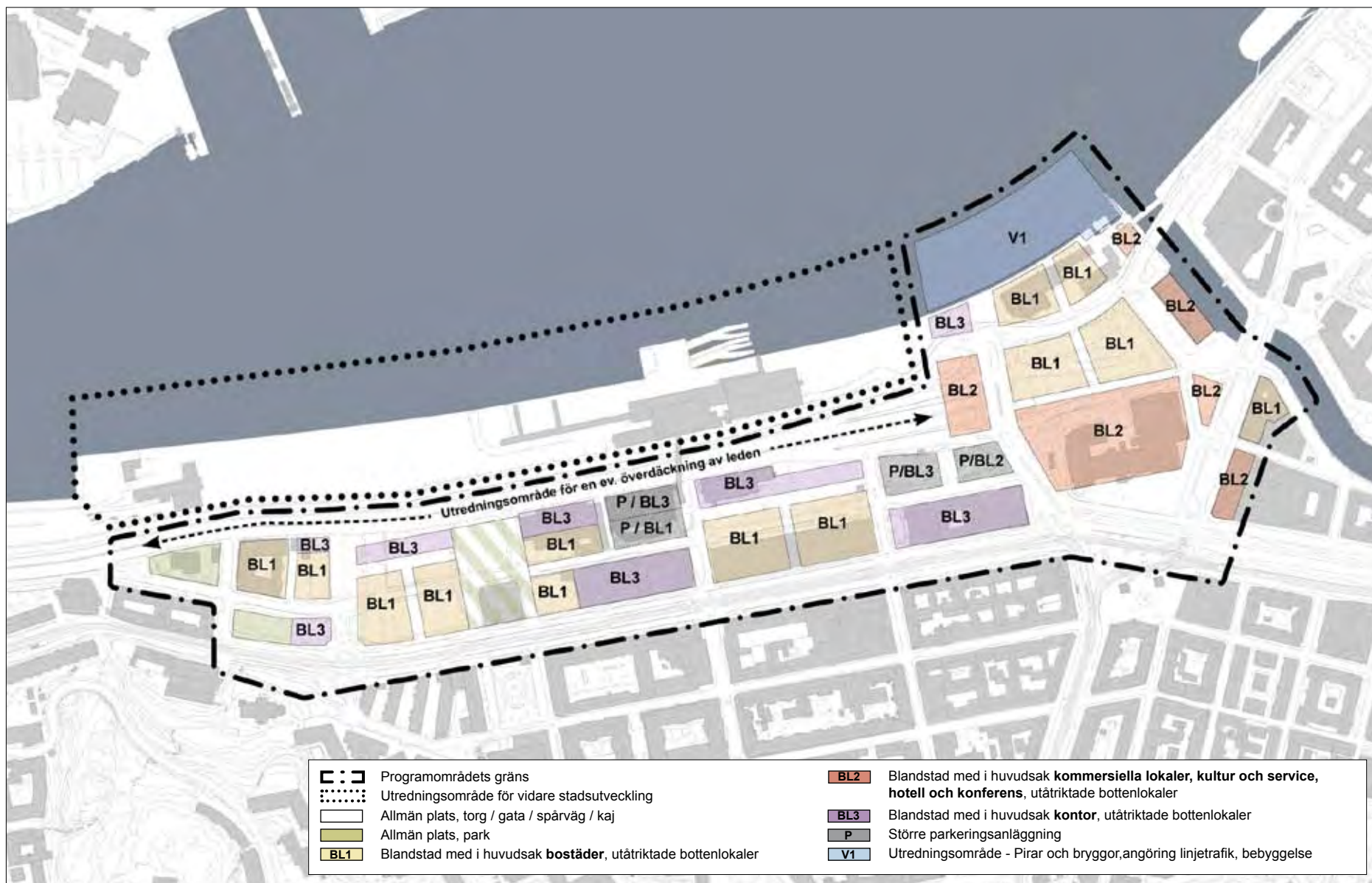
Förslaget bygger på att kopplingarna till älven förstärks och att Första Långgatan blir en förlängning på Nya Allén. Olof Palmes Plats tas delvis i anspråk för trafiken, som fördelas på öst respektive västgående riktning, med fördelen att dagens barriäreffekt minskas. Från Järntorgsgatan och Heurlins Plats respektive från Järntorget västra sida föreslås stråk ner mot älven. På ytan mellan stråken (bakom Folkets hus) möjliggörs ny bebyggelse ovanpå tunneltaket.



Principsektion för möjlig bebyggelse och terrass över och vid Oscarsleden. Förslag och illustration: Riksbyggen, Contekton



Exempel på hur en upphöjd terrass och byggnation kan möta Första Långgatan. Förslag och illustration: Riksbyggen, Contekton



Principer för en möjlig struktur samt mark- och vattenanvändning

Perspektiv från sydöst

Möjligt innehåll utifrån illustration/perspektiv:

Bostäder - ca 1200 lgh

Kontor - ca 70 000kvm

Publik verks, handel, kultur, hotell mm - ca 60 000 kvm

Bebyggelse - Innehåll

Den föreslagna användningen ska uppfattas som huvudsaklig användning, men området och kommande bebyggelse bör över lag utformas för ett blandat och brett innehåll som kan möta förändringar över tiden och nya behov. Med blandad bebyggelse avses en blandning ner på byggnadsnivå, t ex att bostäder, handel och kontor mm kan och bör finnas i varje byggnad och inom varje kvarter.

Möjligt innehåll utifrån redovisad illustration/perspektiv är: Bostäder - ca 1200 lgh, Kontor - ca 70 000kvm, Publik verksamhet, handel, kultur, hotell mm - ca 60 000 kvm.

Bostäder

I områdets befintliga bebyggelse finns idag i huvudsak kontor, parkering och viss handel, vilket förutsätts finnas kvar. Det är därför angeläget att området kompletteras med bostäder i olika storlekar och med olika upplåtelseformer. Andelen familjer med yngre barn är idag något lägre än i övriga staden, vilket också bör beaktas vid planering av nya bostäder. Yteffektiva, lite större lägenheter med gröna gårdar och god tillgång till parkering, kollektivtrafik och förskola, kan t ex vara värden som attraherar denna målgrupp.

Bostäder är önskvärt i hela området, men föreslås ej närmast leden, då dessa idag skulle bli alltför utsatta av buller och luftföroreningar. På grund av relativt höga bullervärden även i resten av området, kan bebyggelsen komma att behöva utformas med kringbyggda kvarter som ger skyddade gårdar. Bostäderna kan bli utformade med genomgående planlösning, med sovrum placerade in mot gården, som också blir en värdefull yta för utomhusvistelse och lek.

Alternativa boendeformer kan prövas, som t ex bokaler vilket innebär kombinerade bostäder och lokaler. Byggnadernas tak är dessutom ofta en outnyttjad resurs, som kan omvandlas till terrasser och trädgårdar mm. Tredimensionell fastighetsbildning och en viss flexibilitet i detaljplanerna kan därför vara värdefullt.

Handel

Handel och restauranger mm är en förutsättning för att området ska bli levande och vara attraktivt för såväl boende som besökare. En förutsättning för att handeln skall utvecklas inom området är att attraktiva butikslägen kan skapas och att ett kundunderlag finns. Förutsättningarna skiljer sig självfallet inom området och över tiden, men utgångspunkten bör vara att nya kvarter utformas med bottenvåningar och i vissa lägen med även andra våningen (som t ex längs med Första Långgatan) som möjliggör etablering av butiker eller annan utåtriktad verksamhet. Nära leden och i anslutning till Järnvägsgatan respektive Hälsingegatan, kan något större butiker, t ex större livsmedelsbutik, vara lämpligt (då dessa lägen också ger en god tillgänglighet för bilburna besökare som kommer på leden, samt att butikerna lätt kan nås med varutransporter), medan i den södra delen längs Första Långgatan, bör det i huvudsak lämpa sig för mer småskalig handel i form av kvartersbutiker, restauranger, kaféer, specialhandel/klädbutiker mm. Genom att ett rikt och varierat serviceutbud finns på gångavstånd från bostäderna kan bilberoendet minska.



*En utomhusbiograf sommatid, skulle locka besökare till området.
Exempel från Melbourne i Australien.*

Kulturverksamhet, evenemang

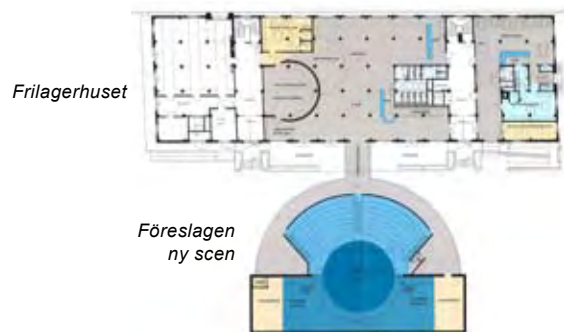
Kulturen är utbredd i området. Kring Folkets hus, Järntorget samt Frilagerhuset, som sedan länge varit en mötesplats för stadens kultur-, förenings- och nöjesliv, föreslås en utveckling med tyngdpunkt på kulturverksamhet, hotell och annan centrumverksamhet. Utomhusaktiviteter och konstinstallationer kan också göra stadsdelen trivsam och spännande, och därmed locka människor. Exempel på större aktiviteter kan vara utomhusbiograf, konserter och föreställningar. Offentlig konst i det publika rummet berikar upplevelsen av staden och kan även fylla funktion som sekundära sitttytor och lekplats mm.

Pusterviksteatern som idag bedriver sin verksamhet vid Järntorgsgatan önskar flytta till *Frilagerhuset*, som därför måste kompletteras med en teaterscen. Önskemål finns om att lägga scenen i direkt anslutning till lagerhuset för att på så sätt nyttja detta för foajé, garderob och övriga kringtytor.

En ny gata förbi Lagerhuset föreslås avlasta Järnvägsgatan och delar kring Järntorget. En placering av en ny scen invid Frilagerhuset skulle därmed försvåra en sådan gatu-



*Offentlig konst kan bli berika upplevelsen av staden.
Exempel från Chicago.*



Exempel på hur en ny teaterscen läggs sammankopplad till Frilagerhuset. Förslag och illustration: Higab, Kvarnström arkitektkontor

sträckning. Som alternativ kan scenen inordnas i den övriga tillkommande bebyggelsen som en egen fungerande enhet, alternativt lyftas fram i ett spektakulärt läge i området, t ex vid älven. Andra aspekter som också är viktiga att väga in är bl a byggnadens betydelse som landmärke i området samt dess kulturhistoriska värden. Teaterscenens placering och utformning får studeras vidare i detaljplaneskedet.

Offentlig service

Service i form av skolor, daghem, service- och äldreboende mm finns i närliggande områden, men kan komma att behöva kompletteras inom programområdet, när fler bostäder byggs ut. Framför allt väntas ett ökat behov av förskoleplatser då fler och fler barnfamiljer väljer att bo kvar i centrum, samt att större barnkullar är att vänta de närmsta åren. Även behovet av äldreboende kan förväntas öka inom en 10-20 års period.

Daghem, service- och äldreboende kan integreras i bostadskvarteren med lek- och vistelseytor på gårdar och på tak etc. Möjliga lägen för nya förskolor redovisas på kartan till höger, men placering, utformning och behov får utredas vidare under fortsatt planering. Övriga offentliga servicefunktioner som kan vara aktuella är ett ungdomens hus samt plats för idrott.



Genom att även utnyttja kopplingar i höjdlägen, öppnar sig fler möjligheter att skapa goda lägen och förutsättningar för förskolor inom och i anslutning till området. Ur studie om nya förskolor - Norra Masthugget/Skeppsbron

Kontor och verksamheter

Området innehåller idag till stora delar kontor och enstaka lättare verksamheter, som kan finnas kvar. Nya kontor kan främst läggas utmed Oscarsleden, som är ett annonsläge, men framför allt också för att byggnaderna kan fungera som en yttre skärm mot trafikbuller. Nya kontorslokaler bör kombineras med bostäder och innehålla bottenlokaler som kan nyttjas för butiker, service, kontor med utåtriktad verksamhet, restauranger etc.

Den stora variationen och förekomsten av småföretagare som finns inom Långgatsområdet söder om programområdet, är betydelsefull för staden och bör utvecklas och uppmuntras i nya stadsdelar. Några av förutsättningarna är att stadsmiljön erbjuder varierade hyresnivåer, många små lokaler samt en flexibilitet avseende nyttjande. Att bevara äldre bebyggelse



Möjliga lägen för nya förskolor inom och i anslutning till programområdet

och att successivt komplettera med ny bebyggelse är ofta ett bra sätt åstadkomma en sådan blandning. Ett annat sätt att hålla nere hyreskostnaden kan vara genom att tillhandahålla råa lokaler där hyresgästen själv svarar för inredningen etc.

Parkering

Området består idag till stora delar av parkeringsytor, som helt eller delvis måste ersättas. Utifrån stadens parkeringspolicy som antogs i Kommunfullmäktige under hösten 2009, skall planeringen verka för att fler väljer kollektivtrafik och cykel framför bilen. Parkering på gatumark ska prioriteras för korttids- och halvdagsparkering, boende ska kunna få tillgång till en plats (enligt norm) där bilen kan stå dygnet runt, medan arbetsplatsparkeringen i innerstaden ska minska. Rimligt gångavstånd till parkering ska jämföras med rimligt gångavstånd till kollektivtrafik. Antalet ordnade cykelparkeringar bör utökas.

Utifrån policyn har en parkeringsutredning tagits fram. Enligt utredningen bör ca 1200 platser (bl a beroende på graden av samnyttjande) tillgodose fortsättningsvis för befintlig verksamhet, kringboende samt besökare. Till detta kommer ett uppskattat behov av ytterligare ca 300 besöksplatser för centrum, när markplatser vid t ex Grönsakstorget och Kungstorget på sikt tas bort, totalt alltså ca 1500 platser. Med föreslagen exploatering och innehåll är det tillkommande behovet av platser dessutom mellan 1500-2000 platser. Sammanlagt bör alltså 3000-3500 platser kunna lösas inom programområdet.

Genom att bygga garage under flertalet av föreslagna kvarter, möjliggörs 1500-2000 platser (räknat på att garagen byggs i två våningar under några av de större kvarteren som byggs samman, se kartan). Under Masthuggsterassen finns ca 300 outnyttjade platser som också eventuellt kan vara en resurs, och i parkeringshuset Koffen kan ca 500 platser bli lediga framöver.

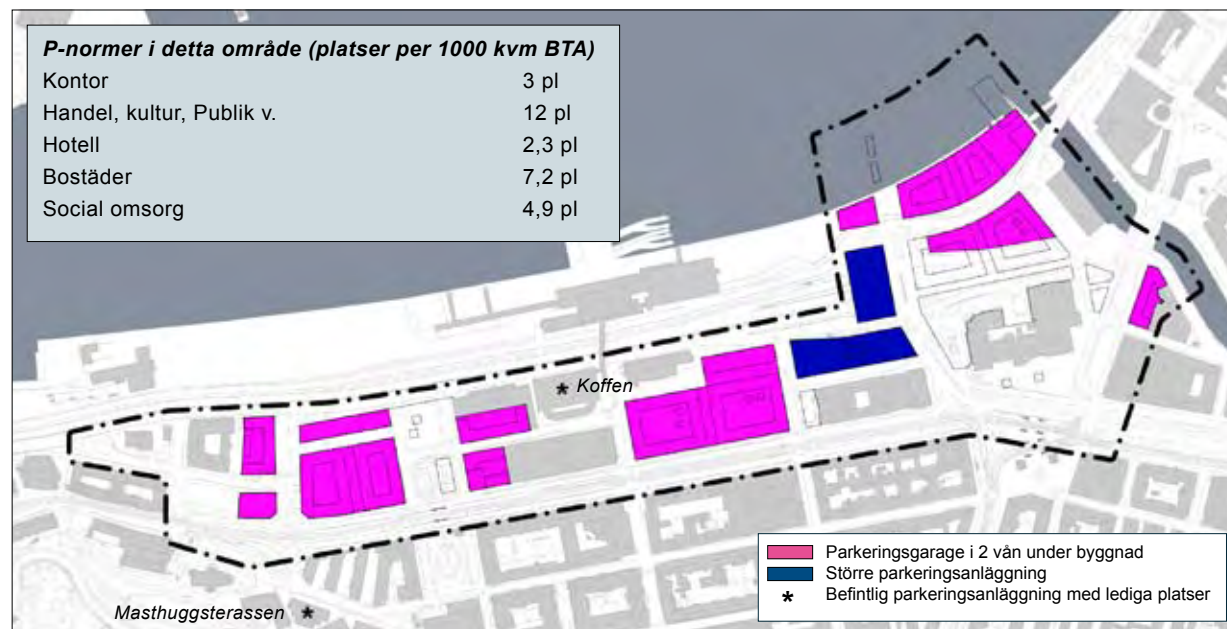
Parkering längs gata (bör endast användas för korttids-parkering) kan i första hand ske utmed Första Långgatan, Järntorgsgatan samt Emigrantvägen, vilka tillsammans kan rymma ca 100-150 platser. Viss parkering längs övriga gator kan och bör också möjliggöras, men detta får studeras närmare i detaljplaneskedet.

Större samlade parkeringsanläggningar bör finnas både i västra och östra delen av området, men med tyngdpunkt på den östra delen kring Järnvägen. Här kan en större p-anläggning förläggas nära tunnelmynningen. I sex våningar skulle ca 600 platser inrymmas inom den södra av på kartan föreslagna ytor. Totalt antal platser som därmed möjliggörs inom programområdet är 2700-3200 platser. Medräknat lediga platser i Masthuggsterassen är motsvarande siffra 3000-3500 platser.

Summering av möjliga platser:

• P-anläggning ca	600
• Parkering i garage under kvarter ger ca	1500-2000
• Parkering längs gata ger minst ca	100
• Platser som blir lediga i p-huset Koffen	500
• Eventuell resurs i Masthuggsterassen	300

Området måste vara väl försörjt med bra cykelparkeringar i huvudsak i anslutning till kollektivtrafikhållplatser, entréer samt torg och parkytor. Parkeringsplatserna bör om möjligt vara väderskyddade och skall ligga nära målpunkterna. För såväl bil- som cykelparkering får behov av platser och lämplig placering studeras vidare inom respektive detaljplan i det fortsatta arbetet. Riktlinjer för utformning mm bör samordnas i ett områdesövergripande gestaltungsprogram.



Parkeringsgarage under byggnad respektive möjliga lägen för större parkeringsanläggningar

Bebyggelse - gestaltning

Tillkommande bebyggelse bör tillföra området och staden såväl arkitektoniska som sociala kvaliteter samt en god boendemiljö. Med sociala kvaliteter avses här stadens liv, dvs de aktiviteter och händelser som utspelar sig i det offentliga rummet (gator, torg och parker), men även i det halvvoffentliga, halvprivata och privata rummet.

Här beskrivs några grundläggande principer för utformningen av den tillkommande bebyggelsen, hur den inordnas i den samlade stadsbebyggelsen, samt hur den kan möta det offentliga rummet. Gestaltning behandlas mer utförligt i fortsatt detaljplanering. Se även utformning av gatorna på sid 58 och framåt, samt Offentliga rum - stråk och platser på sid 62 och framåt.

Kvarteren och fastigheterna

Området och bebyggelsen föreslås i huvudsak uppföras i form av en traditionell men modern kvartersstad, med attraktiva, levande och varierade gatumiljöer med spännande mötesplatser, parker och torg. Bebyggelsen bör ges en varierad skala och ett omväxlande arkitektoniskt uttryck, med en flexibilitet som möjliggör en mångfald och som kan möta förändringar över tiden. Tydliga gränser mellan offentliga och privata ytor är angeläget, och att husen är tydligt kopplade till gatan.

Kvarteren bör begränsas till sin storlek för att ge området variation och för att möjliggöra ett flexibelt rörelsemönster. Storleken bör anpassas efter de gåendes fastigheter. Kvarteretslängder mellan 50 till 80 meter ger en trivsamt skala och kan fungera som ett riktvärde. Kvarter med längder över 100 meter bör undvikas.

En småskalig fastighetsindelning är dessutom en viktig strategi för att skapa ett område med innerstadskarakter och variation. Genom att varje kvarter är uppdelat i flera fastigheter kan fasaduttrycket bli mer varierat och spegla ett skiftande innehåll. Husen kan då få ett mer vertikalt uttryck

snarare än ett horisontellt, vilket ger variation när man rör sig utmed stadens gator. Andra fördelar är bl a att ägande och innehåll oftare kan omsättas och förändras över tiden samt att mindre aktörer lättare kan etablera sig i området. Varje fastighet kan i sin tur, i framförallt bottenplan, också delas in i flera enheter. T ex brukar välbesökta affärsgator ha så mycket som 15-25 affärer per 100 meter fasad.

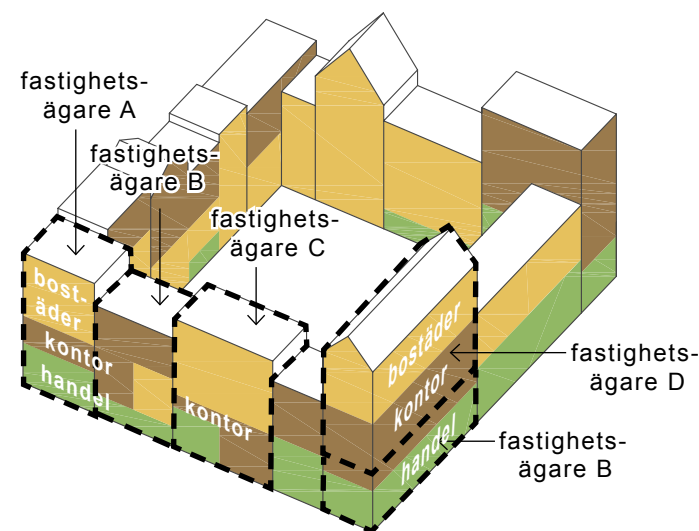
Ytterligare möjligheter för att skapa små fastigheter är indelning i höjdlängd, vilket bl a kan åstadkommas genom tredimensionell fastighetsbildning.

Exploatering, skala och fasaduttryck

Karaktären i området är idag storskalig och bitvis monoton. Vid förnyelsen bör stadsdelen få mer av en innerstadskarakter, vilket ofta kännetecknas av en variation i våningshöjd och skiftande fasad- och takkaraktär mm. Området har ett centralt och attraktivt läge vilket gör att exploateringen kan vara relativt hög. Skalan i den omgivande bebyggelsen är viktig att förhålla sig till, men inslag av högre byggnader bör provas.

Större delen av området föreslås uppföras i 6-10 vån och i vissa delar av Järnvägen och kring Masthuggstorget kan våningsantalen med fördel bli fler. Byggnadshöjderna inom ett kvarter bör fördelas så att mycket ljus kommer ner på gårdarna, t ex genom lägre byggnadskroppar i sydväst och högre i norr och öster. Detta ger också en variation i taklandskapet som även bör varieras i sin utformning.

Lämpliga byggnadshöjder får studeras vidare i detaljplanskedet utifrån framtagna höga hus studie, Höga Hus på Södra Älvstranden, SBK, mars 2010.



Småskaligt ägande vertikalt men även horisontellt inom ett kvarter, samt småskalig blandning av funktioner, skapar en flexibilitet och variation i innehåll och uttryck.



Vertikalitet/variationsrik fasad, exempel från Amsterdam



Programillustration - möjlig utformning av området

Trafik och gator

Biltrafikstruktur

Föreslagen struktur bygger i huvudsak på att befintliga gator söder och öster om programområdet förlängs in i området och knyts samman i en enkel kvartersstruktur. För att kunna utveckla en god stadsmiljö i området, framförallt kring Järnvågen och dagens tunnelmynning, föreslås dagens trafikströmmar delas upp på flera gator så att matningen till och från leden kan ske i fler punkter. Nya Allén kopplas ihop med Första Långgatan (se nr 1 på kartan på motsatt sida), som är huvudaxeln genom området. Från och till denna axel kan trafiken sedan köra via Järnvågsgatan (2, som är dagens huvudsakliga förbindelse med leden), via Hälsingegatan (3) längst i väster, via Värmlandsgatan (4) i områdets mitt, samt via Järntorgsgatan (5) som kopplas ihop med Emigrantvägen (6) i den östra delen. Strukturen ska möjliggöra genare sträckningar för trafiken i området än idag (vilket totalt sett ger minskade trafikmängder i området) samt att trafiken längs vissa gator som idag är hårt belastade, bl a Järnvågsgatan (2) vid dagens tunnelmynning, kan minskas.

Vid tunnelmynningen kompletteras gatunätet med en bro (7) strax väster om befintlig mynning. Till och från bron leds trafik väster ut på leden och från Järnvågsgatan leds trafik till och från Götatunneln. Dagens väster gående ramper flyttas därmed något väster ut, och befintliga av- och påfartsramper till tunneln (8) föreslås byggas över (kringbyggas) i sitt befintliga läge. Trafiken på marken enkelriktas runt mynningen för att åstadkomma bättre flöden i trafiken och minska antalet konfliktpunkter.

Emigrantvägen och Järntorgsgatan kopplas ihop med en dubbelriktad gata förbi Frilagerhuset (6). Gatan kan därmed avlasta sträckan förbi Järntorget och Järnvågsgatan samt delar av Skeppsbroområdet. Stora Badhusgatan (9) som kommer från Skeppsbroområdet är som idag förbunden med



Möjlig utformning av trafikplatsen/knutpunkten vid Järntorget

Järntorgsgatan, men förbindelsen får med förslaget en ökad betydelse för såväl trafik som kollektivtrafik (med en ny spårvägssträckning) inom och mellan områdena. Korsningen vid Järntorget (10) föreslås därför byggas om för att möjliggöra att trafiken kan nå Nya Allén. Järntorget föreslås också i en första etapp justeras för att Allén ska kunna kopplas ihop med Första Långgatan, (se mer om Järntorget längre fram).

I den västra delen föreslås området kring Hälsingegatan (3) trafikeras på motsvarande sätt. Trafiken kan dock först när och om leden grävts ner och däckats över få liknande utformning, med på- och avfarter i alla riktningar. Men även med dagens placering ovan mark kan trafiken ledas in- och ut från området om en bro (11) byggs över leden (upphöjt över

leden, alternativt med en nedsänkning av leden på en kortare sträcka och att Hälsingegatan förbinds med Emigrantvägen som i sin tur ansluter till leden vid Fiskhamnsmotet).

Utformningen är därmed kompatibel med framtida möjlighet att sänka ner och däcka över leden, då motsvarande ramper som vid dagens anslutning till tunneln kan anläggas och byggas över (vilket bl a ger skydd mot buller samt möjliggör en integration i stadsmiljön), se även Möjligheter på längre sikt, på sid 76.

Masthamnsgatan (12) föreslås bitvis få en ny placering för att möjliggöra bättre kvartersstorlekar mellan gatan och Första Långgatan. Gatan föreslås bitvis utformas som en gångfartsgata, se gatusektioner på sid 58 och framåt.



Föreslaget biltrafiknät

Järntorget - en viktig nod

Järntorget är en nod i staden och i K2020 därför utpekad som en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Här möts flera buss- och spårvagnslinjer och belastningen är idag hög. Nere vid älven finns en av älvetrafikens stora hållplatser - Rosenlund. Om hållplatsen ska vara kvar i detta läge, bör kopplingen till torget förbättras, särskilt för att byten mellan olika färdmedel ska vara möjlig, men också för att kopplingen till Lindholmen som båttrafiken ger, nyttjas av många människor.

Som beskrivs under trafikavsnittet ovan, så föreslås såväl torget som trafikapparaten kring tunnelmynningen att på sikt byggas om. Ombyggnationen kommer dessutom att behöva ske i olika etapper, vilket beskrivs längre fram i programmet.

Den utformning som föreslås i ett första skede innebär att dagens lösning "trimmas". Nya Allén kopplas ihop med Första

Långgatan och korsningspunkten vid Järntorgsgatan byggs om för att möjliggöra vänstersväng in i allén. På längre sikt bör dock hela platsen få en tydligare utformning, för att dagens barriäreffekt mellan Järntorget och Olof Palmes plats ska minskas. Nya Allén bör på sikt också byggas om för att utvecklas till ett trevligt stråk som sträcker sig bort till den planerade Västlänksstationen vid Haga.

Här redovisas två principer för hur trafikapparaten vid Järntorget och Olof Palmes plats skulle kunna utformas, se även beskrivning under Offentligt rum - stråk och platser, på sid 62 och framåt.

Alt 1 skulle innebära att Första Långgatan och Nya Allén får en ännu starkare betoning som huvudaxel. Spårvägen och gång- och cykelbanan läggs i mitten av Nya Allén, och trafiken leds i respektive riktning på ömse sidor om spåren. Lösningen är ytsnål och enkel, och skulle innebära att Olof Palmes Plats

kan utökas i den västra delen, medan Järntorget kan behållas i stort sett oförändrat. Genom att ytan mellan trafikströmmarna blir större, upplevs troligtvis också att barriäreffekten delas upp och därmed minskar. Nackdelar är bl a att hållplatserna (som i stort sett ligger kvar i sitt befintliga läge) separeras av den östergående trafiken samt att hållplatserna (i illustrerat läge) blir reellt korta.

Alt 2 bygger på samma princip om att spårvägen flyttas mellan körbanorna i Nya Allén, men här görs mittytan större och platsen utformas som en stor cirkulationsplats, likt den som idag finns vid Korsvägen. Olof Palmes Plats blir därmed mindre, men lösningen har den stora fördelen att båda hållplatserna finns samlade i mitten, vilket underlättar vid byten mellan två olika linjer. De fria ytorna på Järntorget kan utökas, och vid hållplatserna ges plats för en vänthall mm.



I ett första skede föreslås dagens lösning "trimmas". Nya Allén kopplas ihop med Första Långgatan och korsningspunkten vid Järntorgsgatan byggs om för att möjliggöra vänstersväng in i allén.



Alt 1 - längre sikt. Första Långgatan och Nya Allén kopplas ihop och blir en tydlig huvudaxel genom området



Alt 2 - längre sikt. Kollektivtrafikhållplatserna läggs samlade i mitten och trafiken dras runt om

Gång- och cykelbanor

Ett kraftigt ökat resande med kollektivtrafik och cykel i förhållande till biltrafiken, är ett prioriterat mål i stadens budget. Gång- och cykelvägnätet bör därför vara gent samt ha en hög standard och vara trygg och säkert för alla.

Enligt programförslaget förutsätts inga större förändringar av gc-nätets sträckning i området. I huvudsak handlar det om att förbättra standarden ytterligare, och att jobba med de olika korsningspunkterna, t ex Järntorget där större förändringar på sikt kan bli aktuella. De i övrigt största förändringarna i förslaget är att Masthamnsgatan ges en ny sträckning där gatan utformas för blandtrafik på de gåendes villkor, samt att ett antal gator ges en "ny" sektion, som innehåller separata gång- och cykelbanor. Frågorna är extra viktiga att bearbeta vidare i detaljplaneskedet, för att tillgodose goda förbindelser, minskade barriäreffekter samt gott om cykelparkering.

Spårväg och hållplatser

Enligt målsättningarna i K2020 skall kollektivtrafiken framöver koncentreras till ett begränsat antal linjer med hög turtäthet, vilket för området därmed kan komma att innebära en högre belastning på befintliga sträckningar, spår och hållplatser. Kollektivtrafiken kan däremot i huvudsak köra genom området som idag, så de största förändringarna föreslås främst ske avseende hållplatserna som förbättras och byggs ut, se beskrivning av Järntorget respektive Stigberget. I övrigt föreslås följande:

Dagens spårvagnshållplats på Första Långgatan flyttas till nytt läge vid Masthuggstorget, som är den naturliga mötesplatsen i området och som bör förstärkas.

Älvsnabbare (en båtskyttel) föreslås fortsätta köra mellan Järnvägen och Lindholmen. Tilläggningsplatsen kan på sikt komma att behöva byggas om. Hållplatsens läge bör studeras, eventuellt kan en placering i förlängningen på Järnvägsgatans sträckning ner till älven vara fördelaktig.



Föreslaget gång- och cykeltrafiknät

I samband med genomförandet av detaljplanen för Skeppsbron, kommer en ny spårvägssträckning dras från Skeppsbroområdet i Stora Badhusgatan och kopplas till befintliga spår vid Järntorget. På längre sikt kan spåren i Nya Allén flyttas till mitten av gatan samtidigt som trafikapparaten vid Järntorget byggs om.

Det är viktigt att spårvägen utformas som en del av gatan, och inte som en avskild zon som blir en barriär i staden. T ex kan pollare användas för att markera gränser i stället för staket. Hög framkomlighet för kollektivtrafiken är viktigt, men hastigheten måste anpassas till stadsmiljön. Hållplatser skall placeras i nära anslutning till platser där många människor vistas. God tillgänglighet och belysning är viktigt.



Exempel på spårvägssträckning i centrala Marseille

Utformning av gatorna

Här följer en redovisning av några olika gatusektioner i området, i fallande breddskala. Sektionerna avser inte att redovisa en exakt utformning, utan syftar till att förtydliga den föreslagna områdesstrukturen. Gatorna har olika form och karaktär beroende på dess roll och placering i området. Redovisade våningsantal utgår ifrån i det översiktliga perspektivet (sid 48) illustrerade volymer.

I det fortsatta arbetet bör ett samlat gestaltningsprogram tas fram, i vilken gatornas utformning och mötet med den omgivande bebyggelsen beskrivs.



Grönskande gatumiljöer, exempel från New York



Det är väsentligt att bygga tydliga och säkra cykel och fotgängarpassager



Redovisade gatusektioner



Exempel på utformning av mindre gator i området. Markbeläggningen ger karaktär till gatan och visar att låga hastigheter gäller.

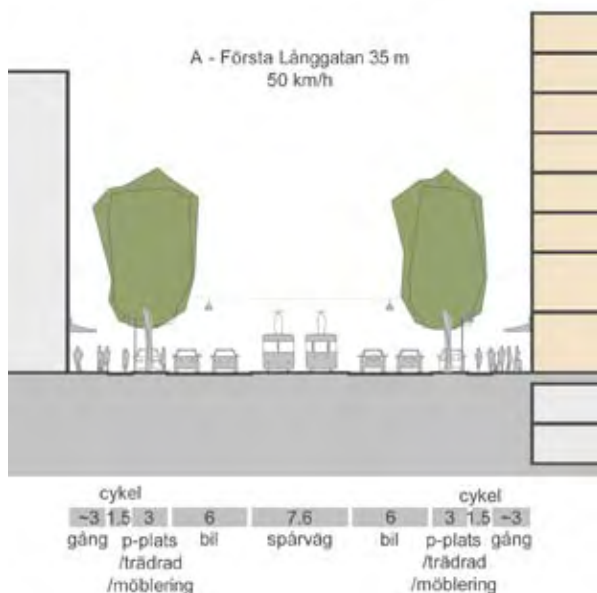


Första Långgatan i förlängningen på Nya Allén är en huvudaxel tillika områdets starka stråk som kan utvecklas till en livfull stadsgata. Gatans norra sida föreslås kompletteras med ny bebyggelse med ett blandat innehåll och publika verksamheter i bottenvåningarna. Visualisering: Daniel Hultman

A. Första Långgatan

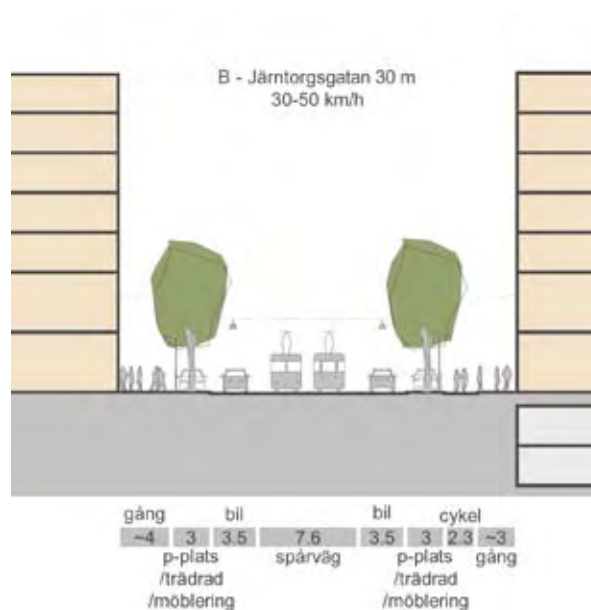
Första Långgatan är en huvudaxel för både fotgängare, cyklister och andra fordon. Framkomligheten bör vara mycket god, men det är samtidigt viktigt att det utmed fasaderna ges plats för vistelse. Gaturummets bredd på ca 35 m bibehålls och utmed gatan föreslås hus i huvudsak 7 till 10 våningar. Bilarna föreslås få två körfält i vardera riktning och enkelriktade cykelbanor läggs på ömse sidor.

Gatan bör kompletteras med trädrader som för in grönska i den annars hårdgjorda miljön och som förstärker upplevelsen av gatan som en fortsättning på Nya Allén. Träden placeras på ömse sidor om körbanorna, med kanstensparkering och cykelparkering emellan. Gräset i spårvagnsspåren bör tas bort, och likaså staketen på ömse sidor. Publika bottenvåningar och trottoarer att vistas på skapar förutsättningar för ett rikt gatuliv. Trottoarerna kan inrymma mindre uteserveringar och andra vistelsezoner.



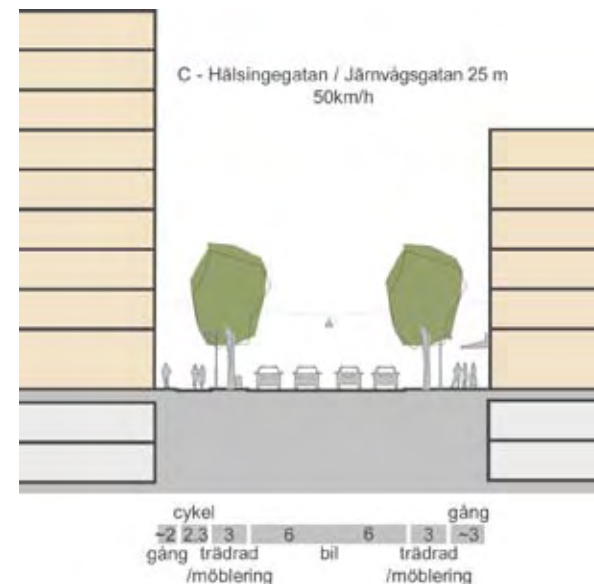
B. Järntorgsgatan

Järntorgsgatan är ett viktigt stråk mot Stora Badhusgatan och de nyplanerade stads kvarteren på Skeppsbron. De idag utbredda trafikytorna föreslås avgränsas med ny bebyggelse, trädrader samt kantstenar etc. En ny spårvägsdragning från Skeppsbron till Järntorget placeras i mitten på gatan, som föreslås få ett körfält i vardera riktning, men eventuellt två körfält på vissa partier. Trädplantering och kantstensparkering inryms på ömse sidor, och en dubbelriktad cykelbana kan dras längs gatans östra sida. Publika bottenvåningar och trottoarer att vistas på skapar förutsättningar för ett rikt gatuliv. Trottoarerna ska kunna erbjuda mindre uteserveringar och andra vistelsezoner.



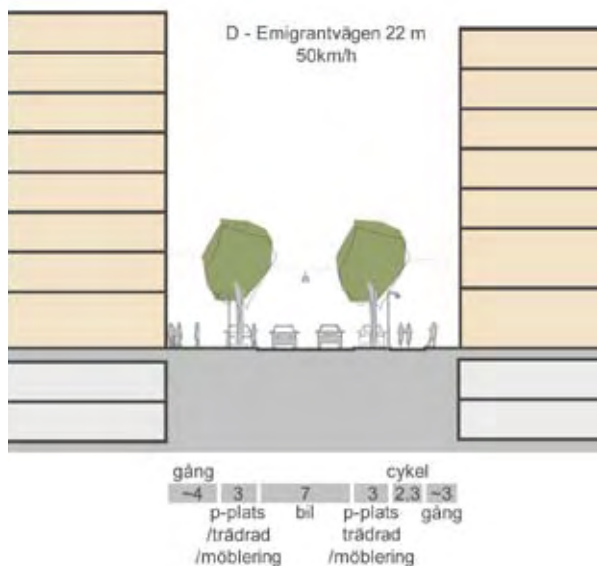
C. Hälsingegatan (och Järnvägs-gatan)

Hälsingegatan är som Järnvägs-gatan en av in- och utfartsgatorna till området ifrån leden. Två körfält möjliggörs i vardera riktning, och gatorna bör få trädplanteringar, samt breda fotgängarytor närmast fasad. En dubbelriktad cykelbana placeras längs gatans östra sida. Att dessa gator genom ny bebyggelse får tydliga väggar är extra viktigt, då dessa på sikt kan bli viktiga stråk ner mot älven. Gatorna bör vara stadsmässiga, och man ska känna att man här kommer in i staden. Träden tar ner skalan i det relativt breda gaturummet och mellan träden finns plats för möblering, cykelställ och belysning etc.



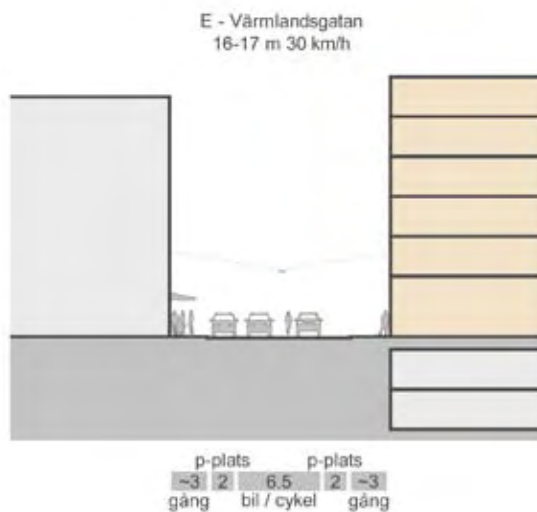
D. Emigrantvägen

Emigrantvägen som ligger i Skeppsbrokajens förlängning, kan avlasta Järnvägsgatan för trafik till och från leden. Gatan blir samtidigt en viktig angoringsgata för bebyggelsen utmed älven och kan på sikt bli en viktig axel i den norra delen av området, om leden grävs ner och hamnorna exploateras. Gatan föreslås därför gestaltas som en klassisk stadsgata med träd och långsgående parkering. Med föreslagen bredd strax över 20 meter ryms ett körfält i vardera riktning, möblerbara trädzoner med mellanliggande kantstensparkering samt breda fotgängarytor närmast fasad. Längs Emigrantvägen går idag ett av huvudcykelstråken i staden. Cykelbanan föreslås även fortsättningsvis vara dubbelriktad, och i den östra delen sträcka sig utmed gatans norra sida. Tillkommande bebyggelse föreslås placeras utmed gatan för att skapa ett tydligt och väl definierat gaturum.



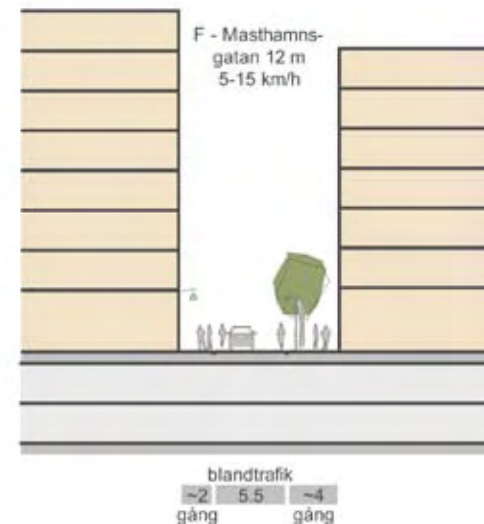
E. Värmlandsgatan

Värmlandsgatan är en mittaxel i området som har en viktig betydelse som stråk i nord-sydlig riktning, och på längre sikt eventuellt ner till älven. Gatan kopplar samman Linnéstaden med de nya kvarteren i norr och slutar idag vid leden i en gångbro över till Stenas Danmarksterminal som är en målpunkt i området. Gatan föreslås förlängas in i området med sin nuvarande sektion med blandtrafik, kantparkering och tydliga trottoarer. Som längs övriga gator är publika bottenvåningar och trottoarer att vistas på, viktiga förutsättningar för ett rikt gatuliv.



F. Masthammsgatan

Masthammsgatan i öst-västlig riktning inne i området, föreslås i dess centrala delar utformas som en lugnare gata med blandtrafik. Gatan kan utformas med en enda sammanhängande markyta där bilar och cyklister får köra på de gåendes villkor. Ett och annat vackert träd ger gatan liv och grönska samtidigt som den kan bidra till att reducera hastigheterna. Utmed gatan, som föreslås få en förskjuten placering i nord-sydlig riktning i olika lägen (för att bra kvartersstorlekar ska möjliggöras söder om gatan), kan mindre platser och gröna inslag skapa trivsel. Utmed gatan kan körytan brytas av med cykelparkeringar, planteringar och gatumöbler etc. Ett sammanhängande och vackert markmaterial kan ge stora värden.



Offentligt rum – stråk och platser

Stråk och platser utgör en viktig del av det offentliga rummet och fungerar som stadens livsnerv. Det offentliga rummet är också viktigt för stadens identitet och attraktivitet, och hur de utformas och fungerar är därför högst väsentligt. Här redovisas de huvudsakliga stråken och platserna i föreslagen struktur med förslag till utvecklingsåtgärder.

Genomgående i området bör gator och torg kompletteras med grönska, för ökad trivsel, bättre miljö och lokalt klimat. På så sätt kopplas områdets parker och torg samman till ett "nät", som gör det inbjudande att röra sig mellan dess olika delar. De offentliga rummen ska vara inbjudande, spännande och tillgänglighetsanpassade. Se även områdesanalyser på sid

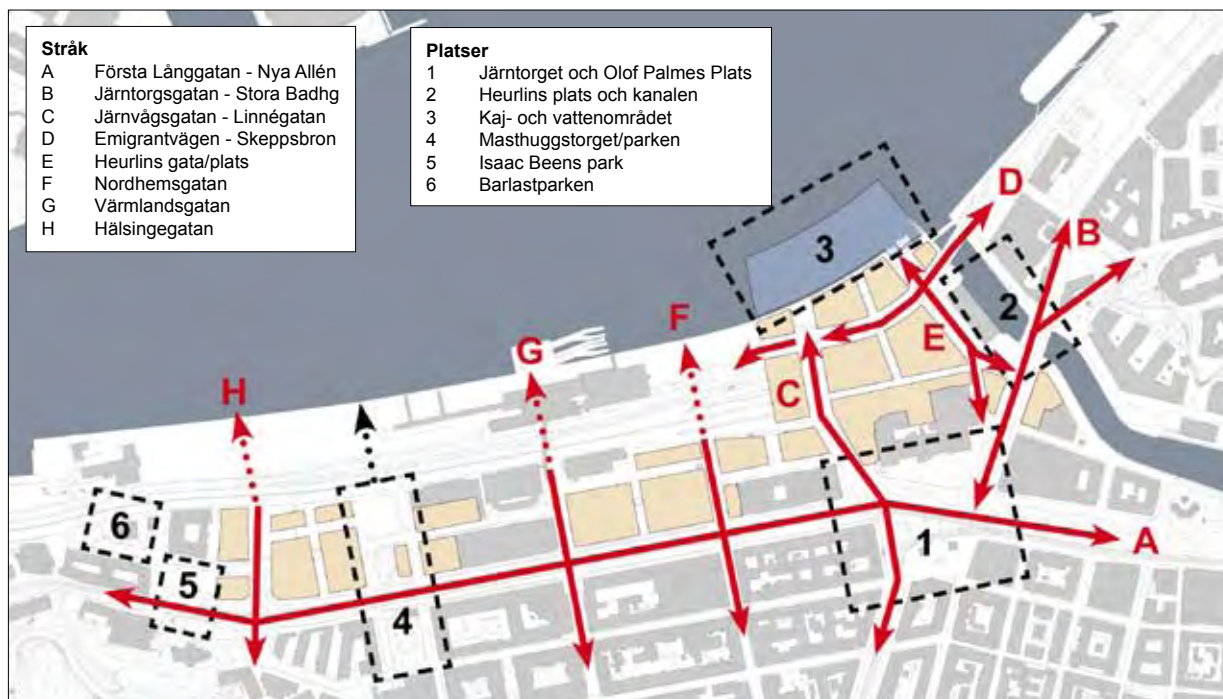
28 samt Viktiga riktlinjer för områdets utveckling på sid 41, som underlag för fortsatt arbete. Gatorna och gaturummen, som utgör en väsentlig del av stråken, beskrivs och illustreras under avsnittet Trafik och gator, sid 54 och framåt.

Stråk

Framförallt bör starka kopplingar i nord-sydlig riktning kompletteras och utvecklas inom och i anslutning till området. Detta är en förutsättning för att området ska bli en del av staden och för att det ska bli lätt och intressant att ta sig ner mot älven. I öst-västlig riktning är Första Långgatan en huvudaxel som blir med en förbättrad koppling till Nya Allén kan utvecklas till ett mera levande och attraktivare stadsstråk. Utvecklade kopplingar längs med kajen till Skeppsbrområdet



Genomsiktlig avskärmning av parkmiljö skapar lugn och avskildhet men ändå en trygg miljö



Redovisade stråk och platser

Stråk och platser

Med stråk avses här en betydelsefull gata eller ett antal sammanhängande rum. Stråket är väl integrerat i området, dvs enkelt närt från omgivande gator och platser, det kantas ofta av en mängd olika funktioner samt sträcker sig vanligtvis mellan olika målpunkter i staden. Stråken är inte till form och karaktär nödvändigtvis en gestaltad helhet, utan istället i huvudsak en funktion som kommer utifrån det föreslagna områdets rumsliga relationer och innehåll.

Med platser avses här både hårdgjorda och gröna ytor/rum. Platserna är vanligtvis punkter i staden som definieras av god tillgänglighet och hög interaktion av fotgängare och vanligtvis också fordon, eller så är platserna rum och lokaliseringar med höga rekreativa värden (naturliga eller skapade). Spännande och betydelsefulla platser, t ex torg, återfinns ofta i mötena mellan stadens starka stråk, och har en tydlig rumslig avgränsning. Tillgänglighet och närhet är andra värdefulla kvaliteter.



*Kring Järntorget och Olof Palmes- samt Heurlins plats, som sedan länge varit en mötesplats för stadens kultur-, förenings- och nöjesliv, kan ett centrum för kulturverksamhet utvecklas.
Visualisering: Daniel Hultman*

i nordöst är också väsentligt för att knyta ihop stadsdelarna och skapa ett attraktivt kajstråk.

De viktigaste stråken som bör utvecklas för framförallt fotgängare, men till stora delar även för cyklister och övriga fordon, framgår av kartan på sid 62. Nordhemsgatan (F) och Värmlandsgatan (G) samt Hälsingegatan (H) är viktiga stråk att vidareutveckla norr om Första Långgatan för att koppla Långgatsområdet till programområdet. Vid en eventuell exploatering av Masthuggskajen kan dessa också utvecklas till stråk som knyter staden ner till vattnet.

Längs stråken skall bebyggelsen i bottenplan inrymma publika verksamheter, och gatorna skall ge plats för vistelseytor. Stråken bör ges tydliga rumsliga avgränsningar och intressanta variationer, såväl till sin utformning som till sitt innehåll.

Platser

I Norra Masthugget ligger de största behoven idag i att skapa trivsamma vistelseytor, att föra in grönska samt att överbrygga trafikbarriärer. De offentliga rummen bör gestaltas olika för att få in olika karaktär på en skala från hårdgjort till lummigt. Området består idag till omfattande delar av stora och odefinierade ytor, varför en tydlig rumslig avgränsning är en grundläggande förutsättning. I området som har ett väderutsatt läge bör man också komma ihåg att utforma platser som är klimatskyddade. De huvudsakliga platserna som bör utvecklas framgår av kartan på sid 62. Här följer en kort beskrivning av respektive plats.

1. Järntorget och Olof Palmes Plats

Järntorget som utgör den södra delen är idag en väl fungerande mötesplats och ett klassiskt hårdgjort stadstorg. Här möts de större stråken, och bebyggelsen runt omkring inrymmer ett omfattande utbud av handel och service. Den norra delen som övergår i Olof Palmes Plats är däremot eftersatt, de omgivande verksamheterna och entréerna är färre och platsen är delad från Järntorget av Nya Allén och de stora

trafikmängderna som sammantaget utgör en kraftig barriär.

Platsen som de båda ytorna utgör kommer även i fortsättningen att vara området och stadsdelens starka nod. Men hur torget utformas framöver beror på flertalet faktorer som får studeras vidare i det fortsatta arbetet. Avgörande frågor är bl a hur verksamheterna kring Folkets Hus utvecklas och fungerar samt vilka anspråk trafiken och kollektivtrafiken har och vilken trafiklösning man väljer att gå vidare med, se även beskrivning av trafiken kring Järntorget, sid 54 och framåt. Även om inte det är möjligt att binda samman de båda ytorna till ett och samma torg, så är det ändå mycket väsentligt att göra det lätt att röra sig mellan de båda sidorna, för att stadsdelarna ska bindas samman och området Järnvägen ska befolkas.

En ombyggnad av Järntorget och Olof Palmes Plats ligger troligtvis längre fram i tiden, varför enklare eller temporära åtgärder kan vara aktuella på kort sikt. Genom att arbeta med markbeläggning, vegetation (även ta bort en del vegetation på Olof Palmes Plats), belysning och annan gestaltning kan man göra platsen (i första hand Olof Palmes Plats) mer att-



Små intima platser kan bildas i ett breddat gaturum eller där gatan byter riktning



Nya Allén som delar Järntorget från Olof Palmes Plats

raktiv och även passagen mellan ytorna kan förbättras och förtydligas. Andra åtgärder kan vara att "öppna upp" fasaderna i Folkets Hus och försöka få in mer utåtriktade verksamheter etc, och på torget kan mindre byggnader så som kiosker och cafépaviljonger mm provas.

2. Heurlins plats och kanalrummet

Heurlins plats är idag en odefinierad plats mellan trafikytorna. Platsen och kanalrummet är samtidigt en entré till området när man kommer från Kungshöjd och Skeppsbron. Med sin placering i stråket mellan Järntorgsgatan och Stora Badhusgatan respektive Kungsgatan, har platsen stor potential att utvecklas till en välbesökt mötesplats.

I programförslaget ramas platsen in tydligare med bebyggelse. Platsen bör kopplas till Rosenlundskanalen för att skapa vattenkontakt, men en viss avskärmning mot trafiken längs med Järntorgsgatan respektive gatan upp mot Emigrantvägen, t ex i form av lägre murar och vegetation, bör studeras. Platsen kan bli en bra mötesplats vid kulturevenemang och aktiviteter i Folkets Hus med biografen Draken. Publik verksamhet i Frilagerhuset och i bottenvåningarna runt platsen skulle berika miljön.

Kanalrummets kajer (som längre öster ut längs Vallgraven successivt rustats upp) bör fortsatt utvecklas på ömse sidor för vistelse och kontakt med vattnet. Kanalrummet kan här kopplas till älven (med ett spännande avslut) och därmed bli ett sammanhållet vistelsestråk som sträcker sig runt en stor del av stadskärnan.

3. Kaj- och vattenområdet

Kaj- och vattenområdet utmed Järnvägen kan bli en intressant fortsättning av det publika stråk som planeras utmed kajen på Skeppsbron. Relationen med den planerade badanläggningen öster om Rosenlundskanalen kan utvecklas, och att som idag köra med en snabbfärja i skytteltrafik till Lindholmen bör även fortsättningsvis möjliggöras. Här kan pirar och byggnader

sträcka sig ut i älven, och liksom för Skeppsbron är god tillgänglighet och en inbjudande utformning för alla stadens invånare en grundläggande förutsättning. God vattenkontakt men samtidigt en robusthet inför extrema vädersituationer är andra viktiga frågor, liksom att skapa vindskyddade platser. Utformning och innehåll får som för övriga platser studeras närmare i den fortsatta planeringen.

4. Masthuggstorget

Masthuggstorget kan med tillkommande bebyggelse norr om Första Långgatan bli en central punkt i området, som med ett stärkt befolkningsunderlag åter kan bli ett levande torg. Torget kan kopplas ihop med och utvidgas i form av en kombinerad torg- och parkyta ner mot leden. Torget och parken föreslås omges av bebyggelse, men mot leden krävs en avskärmning mot bl a buller och luftföroreningar. Om leden däckas/byggs över och staden utvecklas mot älven, kan en större grön park utvecklas som kopplas till vattnet. Platsen blir därmed samtidigt ett viktigt stråk som skapar en kontakt mellan gatan och bebyggelsen kring torget ner mot älven.

Masthuggstorget är idag gestaltat med mycket växtlighet som delar in platsen i mindre delar. På sikt bör platsen återfå en mer hårdgjord torgkaraktär som sträcker sig fram till fasaderna, och där torget i vissa delar är körbar yta. Spårvagnshållplatsen längs med Första Långgatan är en tillgång som bör flyttas i höjd med torget för att befolka detta och förstärka torget som nod i området.

Vid Första Långgatan, som kommer att få en viss ökad trafik, är det viktigt att jobba med tydliga gångpassager, exempelvis genom upphöjd vägbana och annan markbeläggning, för att knyta ihop de båda sidorna. På norra sidan av gatan föreslås en byggnad placeras på torget som delar in platsen i flera mindre rum och som ger själva Masthuggstorget ett avslut mot norr. Byggnaden som ligger i anslutning till hållplatsen bör innehålla verksamheter som berikar platsen.

Ytan ner mot leden och i en eventuell förlängning ner mot älven kan övergå i en park. Parken kan innehålla såväl lekytor som ytor med riklig vegetation för att bli en lunga i området. Gröna ytor och rum är idag en bristvara i området, varför såväl parker som gröna stråk måste utvecklas.

5. Isaac Béens Plats

Isaac Béens Plats är områdets idag enda riktigt gröna park som ligger som en trädbeväxt gräsyta mellan vägområdena i programområdets västra del. Parkens östra del föreslås bebyggas för att platsen ska få ett tydligare avslut samt skydd mot den kommande trafiken på Hälsingegatan öster om parken. Kopplingen mellan parken och Masthuggsberget, som är en viktig grön kil in i staden och området, bör förtydligas och själva slänten upp mot S:t Johanneskyrkan kan göras mer tillgänglig genom t ex terrasseringar att visats på etc.

Isaac Béens Plats kommer även fortsättningsvis att ligga mellan trafikerade vägar. Det blir en viktig gestaltningsuppgift att skapa ett rekreativt rum av platsen som blir trygg och som inbjuder till vistelse.

6. Barlastparken

Kring den gamla pumpstationen längst i väster av området finns en grön yta med ett par större träd. Platsen föreslås behållas som en mindre park som på lång sikt, om leden grävs ner förbi området, kan vara värdefull för befintlig och vid kajen tillkommande bebyggelse och verksamhet.

Övriga platser och ytor

Mindre och intima platser kan skapas i ett vidgat gaturum eller i en obebyggd del av ett kvartershörn. Platserna fungerar som vilsamma intressanta avbrott längs stråk och kan erbjuda vistelseytor och grönska. Offentliga platser på tak kan också vara en möjlighet i en tät stadsmiljö. Genom att t ex plantera på tak eller längs husfasader kan mer grönska föras in i en annars hårdgjord miljö.



Exempel på utformning av Masthuggstorget och omgivande kvarter, där torget föreslås förlängas ner mot leden (som avskärmas) för att på lång sikt kunna sträckas ända ner till älven. Själva torgytan bör hårdgöras för att norr om Första Långgatan övergå i en parkmiljö. En något högre byggnad invid torget kan markera platsen. Spårvagnshållplatsen på Första Långgatan föreslås flyttas till torget. Visualisering: Daniel Hultman

Delarna - områdesvisa riktlinjer

A. Järnvågen

Järnvågen, d v s ytan från och med Folkets hus till kajen samt mellan Rosenlunskanalen och tunnelmynningen är ett "nav" i den västra delen av Göteborgs centrumområde. Området föreslås ges en tydligare struktur i vilken stråken för fotgängare och cyklister förtydligas och bearbetas för att skapa en god kontakt med omgivande delar och med älven, och den stora mängden trafik hanteras. Mellanrummen, d v s gatorna och platserna i området bör därför tydligt definieras och arrangeras för att skapa trivsamma och trygga miljöer.

Området har potential att inrymma stora mängder tillkommande ytor. I området kan viss bebyggelse med fördel tillåtas vara högre (se även framtagna Höga hus studie, som sammanfattas på sid 40). Innehållet bör vara blandat med publika bottenvåningar, och ett stort inslag av kulturverksamhet, hotell och konferens kan vara aktuellt. Med omgivande trafik kan det vara besvärligt att bygga bostäder, men detta bör prövas genom att t ex bygga kvarter som ger skyddade gårdar. Att tillföra bostäder i området är viktigt, då det nästan helt saknas idag.

Det är angeläget att ovanpå tunneltaket och över leden åstadkomma en bebyggelse som med sina väggar definierar Järnvågsgatan och som samtidigt kan fungera som bullerskydd för områdena kring Folkets hus. Förutsättningarna för att bygga vid tunnelmynningen är svåra, men en förtätning här skulle bli en stor värden för gatumiljön (se även Götatunnelns konstruktion/överbyggnadsmöjligheter, på sid 19).

Kajen kan kompletteras med bryggor och pirar och mindre utfyllnader kan studeras. Det är väsentligt att kontakten med älven och tillgängligheten till kajen är god och att kajområdet blir attraktivt. Hållplats för båtskyttel till arbetsplatserna på Lindholmen bör vara kvar, och "intressanta" verksamheter som dragplåster, kan berika området och befolka kajen.

Förslagvis kan kanalrummet och kajen avslutas med en "spektakulär" byggnad som med ett publikt och intressant innehåll blir en given målpunkt i området

Möjlighet till nya bryggor, utfyllnader, paviljonger etc. Den tidigare uppbrutna kajlinjen kan förslagvis återskapas. Även gröna ytor bör om möjligt skapas på kajen.

Möjligt läge för hållplats för båtskyttel till Lindholmen?

Fria ytor föreslås hållas kring Frilagerhuset som är en solitär och ett viktigt landmärke i området, och gröna ytor bör skapas runt omkring

Genom en kringbyggd kvartersbebyggelse skapas skyddade gårdar vilket möjliggör bostadsbebyggelse

Kanalrummet bör utvecklas på ömse sidor för att koppla Vallgraven som fotgängarstråk ner till älven

Vid Heurlins plats kan uteservering och ytor för kulturella events vara en möjlighet

Järnvågsgatan är ett viktigt stråk mellan torget och vattnet, som bör ges en tydlig utformning, se gatusektioner sid 60

Folkets Hus kan utvecklas som konferensanläggning och kulturell mötesplats. Byggnaden föreslås utökas norr ut och därmed göra dagens baksida till en del av kvarteret. Ramperna ner till och upp från tunneln föreslås byggas över/in.



Exempel på utformning av området Järnvågen sett ifrån sydöst

Viktiga frågor att utreda vidare

- Behovet av parkeringsplatser
- Byggnadstekniska förutsättningar att bygga vid tunnelmynningen och på tunneltaket
- Förstärkning av kajen och behovet av markhöjningar för att klara höga vattennivåer
- Höga hus
- Risk för påkörning - älvtrafiken
- Trafikens och kollektivtrafikens framtida förutsättningar och behov
- Utbyggnadsetapper
- Utformning av Heurlins plats och kanalrummet
- Utformning av kajområdet
- Utformning av stråken mot vattnet och Järntorgsgatan

B. Järntorget och Olof Palmes Plats

Järntorget och Olof Palmes Plats är en stark nod i området och en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Mellan de båda ytorna går stora mängder bil- och kollektivtrafik som tillsammans med områdets utformning med staket och murar etc utgör en kraftig barriär. Mängden trafik kommer även fortsättningsvis att vara stor, men genom att jobba med platserna kan såväl dess kvalitet förbättras som kontakten dem emellan. Att lätt kunna ta sig över området är viktigt inte bara för själva torgen i sig, utan framför allt för kontakten mellan de olika bebyggelseområdena samt kontakten från Järntorget ner till älven.

Befintlig utformning och vägsträckning föreslås "trimmas", och Nya Allén kopplas ihop med Första Långgatan. På sikt kan trafiken tydligare delas upp i en väst- respektive östgående riktning, och spårvägen placeras i mitten på Nya Allén. I programmet redovisas två möjliga alternativ, se sid 58.

Järntorgets södra del är idag ett fungerande torg, så här handlar det mest om underhåll och förskönande åtgärder avseende markbeläggning, ljussättning, vegetation och möblering. Olof Palmes Plats är däremot eftersatt och obefolkad, varför åtgärder bör göras även på kort sikt. Bl a kan delar av vegetationen tas ner och platsen ges en ny markbeläggning. Förslagsvis kan cafépaviljonger och kiosker etc placeras på torget (som på Järntorget), för att skapa fler målpunkter. Andra åtgärder kan vara möblering för att ta tillvara torgets goda solläge.



Möjlig utformning av torget och trafikapparaten på sikt

Viktiga frågor att utreda vidare

- Fotgängare- och cykeltrafikströmmar genom området
- Trafikens och kollektivtrafikens framtida förutsättningar och behov
- Utformning av Nya Allén samt kopplingen till Första Långgatan
- Utformning av platserna och relationen med omgivande ytor och stråk

C. Nordöst om Långgatorna

Området nordöst om Långgatorna och vid tunnelmynningen består idag, som området Järnvågen, till stora delar av trafik- och parkeringsytor. Området föreslås få en tydligare struktur och trafiken kring mynningen föreslås med hjälp av en ny bro över leden delas upp i två stråk från vilka trafiken kopplas till leden i en öst- respektive en västgående riktning. Mellan bron och Järnvågsgatan kan en byggnad placeras över leden, vilken ger ett skydd från trafiken samt "ramar in" Järnvågsgatan. På så sätt kan gatan bli ett trevligare stråk ner mot vattnet.

Precis som i Järnvågen bör innehållet vara blandat med publika bottenvåningar. Det föreslås också inrymma en större parkeringsanläggning för att klara behovet av parkeringsplatser för såväl den nya som befintliga bebyggelsen. Med Oscarsleden kvar som idag ovan jord innebär det att bebyggelsen måste möta störningar i form av buller och dålig luft etc. Gatorna och bebyggelsen måste samtidigt utformas för att inte motverka en utvidgning ner till älven. En bebyggelseskärm i form av huvudsakligen kontor kan placeras utmed leden och bostadsbebyggelsen uppföras med skyddade gårdar.

Vid Första Långgatan föreslås det befintliga parkeringsdäcket rivas och Masthamnsgatan flyttas för att möjliggöra två större bostadskvarter. Kvarteren blir en viktig del av gatan både volymmässigt för att definiera gatan, men också avseende innehåll, för att gatan skall bli befolkad och intressant. Handelslokaler eller annan utåtriktad verksamhet i två plan utmed Första Långgatan bör eftersträvas.

I ett längre perspektiv kan området eventuellt expandera ner mot älven. Det är därför viktigt att redan nu också titta på hur leden kan byggas över eller sänkas ner och hur bebyggelsen efter hand kan kompletteras.

Byggnad ovanpå leden som bl a blir ett viktigt (buller) skydd för Järnvågsgatan och bakomliggande kvarter

Ny bro över leden som avlastar Järnvågsgatan. Härifrån kopplas trafik från och till leden väster ut. Om leden grävs ner kan bron och på-/avfarterna flyttas till förlängningen av Nordhemsgatan.

Justering av ramper, av- och påfarter

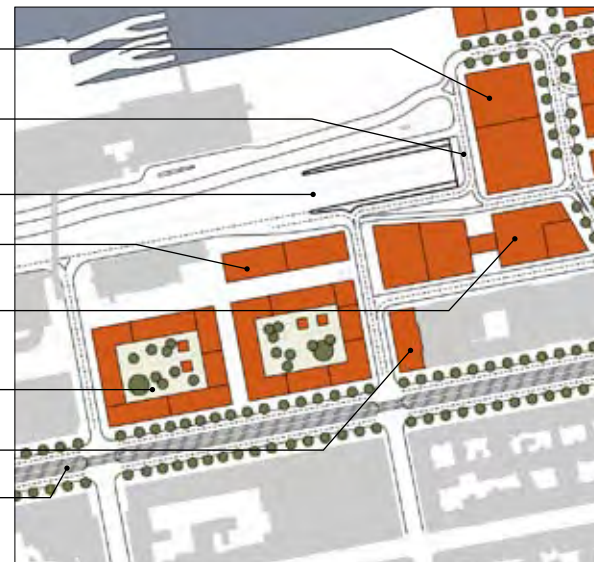
Kontorsbebyggelse som, om leden ligger kvar som idag ovan jord, ger skydd till bakomliggande bostadskvarter. På sikt bör byggnaden kunna utvidgas mot norr över leden som grävs ner.

Lämpligt läge för en större parkeringsanläggning i området (ca 6 våningar). Publika lokaler i bottenvåningen och kontor och bostäder mm kan byggas ovanpå.

Befintligt p-däck tas bort och två nya storgårdskvarter kan inrymmas. Under kvarteren föreslås ett större parkeringsgarage

Möjlig komplettering av kvarteret

Första Långgatan är en huvudaxel i området som föreslås rustas upp och kompletteras med trädplanteringar. Längs gatans norra sida kan området kompletteras med en varierad bebyggelse med utåtriktad verksamhet i bottenvåningarna



Exempel på utformning av området sett ifrån sydöst

Viktiga frågor att utreda vidare

- Behovet av parkeringsplatser och eventuella temporära lösningar
- Byggnadstekniska förutsättningar att bygga vid tunnelmynningen och över leden
- Möjligheterna att kunna bygga upp/över alternativt sänka ner och däcka över leden
- Höga hus
- Markhöjder samt frigångshöjder för trafik på leden
- Möjlighet att anlägga små platser i gaturummen
- Trafikens och kollektivtrafikens framtida förutsättningar och behov
- Utbyggnadsetapper
- Utformning av Första Långgatan

D. Nordväst om Långgatorna

Masthuggstorget/platsen föreslås förlängas ner mot leden för att på lång sikt kunna sträckas ända ner till älven. Själva torgytan kan hårdgöras för att norr om Första Långgatan övergå i en parkmiljö. En något högre byggnad invid torget skulle kunna markera platsen. Isaac Béens Plats längst i väster är en befintlig parkyta som kan rustas upp. Kopplingen till grönområdet på Stigberget bör också förtydligas, se beskrivning av platser på sid 65.

Hälsingegatan föreslås kopplas till leden antingen direkt, eller via Emigrantvägen (det senare är illustrerat här), och blir därmed en viktig avlastare till trafikapparaten vid tunnelmynningen i öster. Bron kan dock ses som en temporär lösning, om leden längre fram i sin helhet sänks ner och däckas över.

Mellan Hälsingegatan och Masthuggstorget kan två större kvarter som i huvudsak föreslås innehålla bostäder inrymmas. Kvarteren är som i område C viktiga för gatan både volymmässigt för att definiera gatan, men också avseende innehåll, för att gatan skall bli befolkad och intressant.

I ett längre perspektiv kan området eventuellt expandera ner mot älven. Det är därför viktigt att redan nu också titta på hur leden kan byggas över alternativt sänkas ner och hur bebyggelsen efter hand kan kompletteras. Med Oscarsleden kvar som idag ovan jord innebär det att bebyggelsen måste möta störningar i form av buller och dålig luft etc. En bebyggelseskärm i form av huvudsakligen kontor kan placeras utmed leden och bostadsbebyggelsen uppföras med skyddade gårdar.

Området kring Masthuggstorget och Stigberget är tidigare utpekade som bytespunkt för kollektivtrafiken. Även vägan slutningar till en framtida Lindholmsförbindelse och Södra centrumlänk kan kräva utrymme. I programarbetet har dessa frågorna studerats mycket översiktligt, med slutsatsen att

Illustrerat alternativ med en ny bro över leden som på en kortare sträcka sänks ner. Hälsingegatan kan kopplas ihop med Emigrantvägen som i sin tur är kopplad till leden via Fiskhamnsmotet. Alternativt byggs en bro över leden i sitt befintliga (höjd)läge.

Kontorsbebyggelse som med leden kvar ovan jord kan ge bullerskydd etc till bakomliggande bostadsbebyggelse

Ny park anläggs norr om torget

Möjlig påbyggnad av befintligt lagerhus

Förslagsvis en högre byggnad som markerar torgets läge i staden

Ny byggnad som definierar Hälsingegatan samt ger parken en tydlig avslutning och ett skydd mot trafiken

Hållplatsen föreslås flyttas till torget. Första Långgatan bör utformas som en lågfartszon kring hållplatsen.

Slänten vid Stigberget kan göras tillgänglig och kopplingen till Isaac Béens Plats förtydligas

Masthuggstorget kan på sikt hårdgöras och sträckas ut till fasaderna kring torget. Delar av torget kan göras körbara.



såväl kollektivtrafikpunkten som vägan slutningarna kan lösas på och nedanför Stigberget längre väster ut. Frågan bör dock utredas ytterligare innan denna del av området tas i anspråk för bebyggelse.



Exempel på utformning av området sett ifrån sydöst

Viktiga frågor att utreda vidare

- Behovet av parkeringsplatser och eventuella temporära lösningar
- Höga hus
- Kollektivtrafikknutpunkt på/vid Stigberget
- Möjligheterna att kunna bygga upp/över alternativt sänka ner och däcka över leden
- Trafikens och kollektivtrafikens framtida förutsättningar och behov
- Utbyggnadsetapper
- Utformning av Första Långgatan
- Utformning av Masthuggstorget/platsen och Isaac Béens Plats

Miljö och robusthet

Hållbar stad/god miljö

Allt byggande påverkar miljön och klimatet. Det är därför viktigt att byggandet anpassas så att miljöpåverkan minimeras. I byggprocessen påverkar materialval till stor del där målet är att inte använda jordens resurser i onödan.

Vid utvecklingen av området kommer ett miljöprogram att tas fram som är inom ramen för Miljöpolicy för Göteborgs Stad. Grundläggande i denna kommer att vara att utbyggnad och förvaltning ska bedrivas med minsta möjliga miljöpåverkan, för att bidra till en varaktig och hållbar utveckling. Miljöprogrammet omfattar hela processen av genomförande oavsett om verksamheten bedrivs av egen personal, inhyrda entreprenörer, leverantörer, hyresgäster, kunder eller samarbetspartners.

Miljömedvetenhet och miljöhänsyn skall påverka valet av exploatörer. Särskild vikt läggs vid energianvändningen i den nya bebyggelsen. Tillsammans ska alla inblandade gemensamt utforma en vision och mål med hållbarhet som förtecken.

- Byggnation av kontor ska genomföras med lägst miljöklassning B enligt Bygga Bo Dialogens klassning. För energianvändning skall dock klass A uppfyllas. Byggnation av bostäder ska genomföras med Göteborg stads miljöprogram för miljöanpassat byggande som lägsta nivå.
- Genom att bebygga på centralt belägen, idag outnyttjad, mark förtätas staden och befintliga system får ett mer effektivt utnyttjande. Genom att fler människor bor och arbetar nära service och kollektivtrafikknutenpunkter kan behovet av att resa med bil minska. En högre täthet av människor gör också att kollektivtrafiken kan utnyttjas bättre och få en högre kvalitet. Cykel och gång blir mer attraktiva färd sätt när avstånden minskar.
- Grönska är positivt för det lokala klimatet. Den balanserar temperaturen och fuktigheten och har en positiv inverkan

på människors välbefinnande. Dagvatten ska fördröjas och renas lokalt vilket gärna får göras synligt, dels av pedagogiska skäl, dels för att vatten i staden kan vara ett positivt element.

- Områdets utformning bör stimulera till möten mellan olika människor. Mötesplatser ska göras attraktiva och tillgängliga för alla, och de offentliga rummen ska utformas för en hög upplevd känsla av trygghet. Entréer och fönster som vetter mot gator där människor rör sig ger en tryggare miljö. Belysning är också en viktig del i trygghetsarbetet. En mänsklig skala ska eftersträvas i all gestaltning.
- En stor del av parkeringarna inom området föreslås förläggas under mark vilket ställer höga krav på utformningen för att miljön ska upplevas trygg.
- Genom att blanda verksamheter och bostäder kan området befolkas stora delar av dygnet, vilket också ökar tryggheten. Bostäders upplåtelseformer ska blandas för att möjliggöra att människor med olika förutsättningar kan bo i stadsdelen.
- Viktigt för människors välbefinnandet är också tillgång till solljus, tystnad och grönska i bostaden.

Mark

Eventuella föreningar i marken behöver troligen tas bort för att blandad användning av marken ska kunna tillåtas. Miljötekniska utredningar kommer därför att behövas i samband med att området detaljplaneras.

För att kunna höja marken och bebygga kajerna krävs stabilitetshöjande åtgärder i de älvnära delarna. Fördjupade studier av detta måste utföras i det fortsatta planarbetet.

Luft

Beräkningar av luftmiljön för år 2020 har visat att kvävedioxidhalterna väntas minska. Alldeles vid tunnelmynningen väntas halterna dock fortsatt överskrida miljökvalitetsnormen. En studie av den lokala luftsituationen vid Första Långgatan

visar att nivåerna 2020 blir bättre än idag. Den breda gatu-sektionen gör att luftföreningarna späds ut.

Luftmiljön påverkas i första hand inte av de lokala förhållandena, varför det kan vara svårt att åtgärda lokalt. Genom att möjliggöra en stadsutveckling som premierar alternativa färd sätt gentemot bilen kan området däremot bidra till att luftmiljön i staden som helhet förbättras. Exempelvis gör bilpooler, kollektivtrafik, cykling, uttag för elbilar och lägre hastigheter att utsläppen minskar. Även vegetation påverkar luftföreningar positivt.

Buller

En beräkning av bullernivåerna vid en föreslagen utbyggnad av området visar att bullerskyddade gårdar kan åstadkommas. Vid fasad beräknas riktvärdena överskridas, varför lägenheter t ex bör utformas genomgående för få en "tyst" sida vilken maximalt får ha 45 dBA ekvivalent nivå. Bullerskrämande åtgärder utmed E45 bör utföras där så är möjligt.

Sol och vind

Sol- och vindstudier av området behöver göras vid detaljplanläggning. Särskilt viktigt är att bostäder, bostadsgårdar och offentliga platser är väl solbelysta.

Risk

På leden transporteras farligt gods till Danmarksfärjan samt till Rosenlundsverket. Göta Älv är en farligt gods led. Där medges tät bebyggelse fram till 10 m från kajen. Risker får utredas vidare i detaljplaneskedet.

Högt vatten

För att klara höga vattennivåer på en havsnivåhöjning och extremt väder är en lämplig lägsta nivå på färdigt golv och öppningar i byggnaden +12,8 m i centrala delarna av Göteborg, om inte annat översvämningsskydd anordnas till denna höjd. För samhällsviktiga funktioner (exempelvis elstationer)

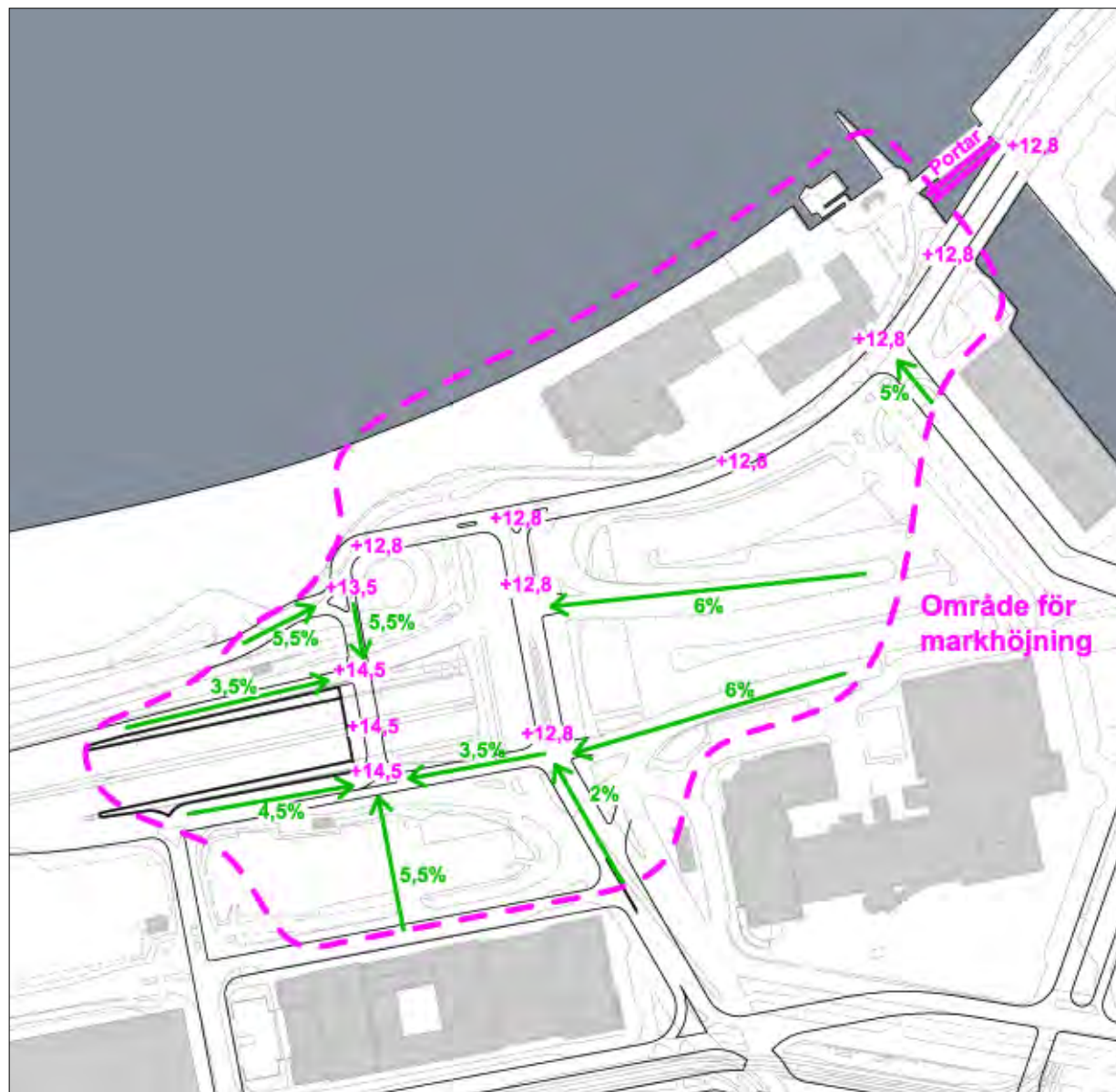
gäller lägst +13,8 m. Marknivåerna i Norra Masthugget ligger idag mestadels mellan +11,5 m och +12,5 m vilket betyder att många av de befintliga byggnaderna har entréer och golv under +12,8.

Diskuterad lösning för delen Järnvågen är att bygga upp marken utmed kajområdet och kring Tunnelmynningen till rekommenderad nivå. Vid mynningen av Rosenlundska-nalen kan portar placeras, vilka kan stängas vid befarade havsnivåhöjningar. Området fungerar därmed som skydd för bakomliggande bebyggelse som till stora delar ligger lägre än +12,8. Vid föreslagna bro över leden krävs dessutom en extra höjning av marken för att ansluta till brons placering. Med erforderlig frigångshöjd på leden, hamnar brons vägbana runt + 14,5 m.

I bilden till höger redovisas vilka markhöjder som kan bli aktuella samt vilka lutningar detta skulle medföra. Fördjupade studier av detta måste utföras i det fortsatta planarbetet, då även åtgärder avseende bl a markföroreningar, stabilitetshöjande åtgärder, dagvattenavrinning samt byggnadstekniska förutsättningar kring tunnels tak och mynning beaktas.



Järnvågsgatan efter kraftiga regnfall



Exempel på hur yterna kring Järnvågen kan fyllas upp för att klara höga vattennivåer. Siffrorna anger ny markhöjd respektive lutningar.

Genomförande

Allmänt

Göteborgs kommun och Älvstranden Utveckling AB äger stora delar av de oexploaterade fastigheterna inom programområdet. Övrig mark ägs av olika privata fastighetsägare. Fastighetsägarna har tillsammans med kommunen och Älvstranden ett stort ansvar att verka för ett genomförande av den användning och utformning för området som tas fram i samband med detaljplanerna. Ekonomin för ett område eller en stadsdel berör alla verksamma parter inom området.

Programområdet är en outnyttjad resurs i centrala staden och genomförandet av Götatunneln har gett nya förutsättningar för etableringar i området. Det centrala läget och närheten till mycket god kollektivtrafik gör området attraktivt för utveckling av bostäder, arbetsplatser, kultur och service.

Kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Vägverket är huvudman för E45.

Förslagets intentioner stämmer väl med GRs mål om utveckling av kärnan.

Genomförandekonomi

Planprojektets totala ekonomi utgörs dels av faktiska byggkostnader för infrastruktur, byggnader, offentliga rum etc dels samhällsekonomiska konsekvenser, kostnader och nyttor som inte alltid är möjliga att kvantifiera och värdera. Utöver detta tillkommer kostnader för drift och underhåll när allt är utbyggt.

Området är i stort behov av kvalitativa gröna rum och mötesplatser. Genomtänkta utemiljöer har en stor roll i att påverka

intrycket av stadsdelen i positiv riktning. Gröna kvalitéer kan höja värdet på de bostäder som byggs genom att erbjuda en attraktiv närmiljö och ett allmänt högre fastighetsvärde. Det finns således en ekonomisk och hälsomässig vinst att investera i gröna utemiljöer.

Större kostnader vid genomförande är ny trafikstruktur vid tunnelmynningen, omgestaltning av Första Långgatan med flytt av spårvagnshållplats, samt etablering av platser och parker. Kommunen ansvarar för utbyggnad av allmän plats men kostnaden fördelas på Älvstranden Utveckling AB och de berörda fastigheter som gynnas av omvandlingen.

Nya byggrätter genererar pengar i form av exploaterbar mark som både höjder fastighetsvärdet och som ger faktiska intäkter vid en försäljning. Totalt planeras för en nyexploatering genom förtätning på kvartersmark inom i princip nuvarande gatustruktur. Sammanlagt motsvarar det en möjlig exploatering på ca 250 000 till 300 000 kvm BTA fördelat främst på bostäder, kontor och lokaler för service och kultur.

Kollektivtrafiken är en regional och kommunal angelägenhet och med utbygganden av arbetsplatser och bostäder behöver kollektivtrafiken förstärkas ytterligare. Järntorget är en knutpunkt för kollektivtrafiken liksom en eventuell Lindholmsförbindelse med en tillhörande trafikknutpunkt i den västra delen. Utbyggnad och omvandling av dessa knutpunkter innebär stora kostnader.

Då området planeras för en stor mängd boende i området kommer det att uppstå ett behov av etablering av kommunal service såsom förskolor och skolor. Om förskolor etableras här bör förskolor i bottenplan eller i delar av en byggnad eftersträvas. Ett krav är att det i direkt anslutning finns ytor som lämpar sig för utevistelse.

Etapputbyggnad

Programområdet kommer att delas upp i flera detaljplaner för genomförande under en längre tid. En ordning med start

i öster och fortsättning västerut är lämplig av flera anledningar, marken finns tillgänglig i öster och osäkerheter kring kollektivtrafikens utbyggnad i väster gör att det är lämpligare senare i tid, se utbyggnadsordning på sid 80.

Trafikstrukturen behöver bearbetas vartefter området byggs ut. Även inom de olika detaljplanerna är det viktigt att bevaka utbyggnadsordningen då exempelvis bostäder behöver skydd för buller utmed leden.

Etapp 1 och 2

Området närmast Järnvägen och Första Långgatan (mellan Nordhemsgatan och Värmlandsgatan) kan byggas med nuvarande trafiksituation med mindre förbättringar. Första Långgatan och Olof Palmes plats m fl rustas upp.

Etapp 3 och 4

För att ytterligare bebyggelse ska kunna komma till behövs en förstärkt och omgjord trafiklösning vid Järntorget och tunnelmynningen. I den västra delen kan kvartersstadens struktur byggas på och tillgängligheten kompletteras med en på- och avfart till leden. Masthuggstorget/parken m fl iordningställs.

Längre sikt

I ett längre perspektiv genomförs större åtgärder för kollektivtrafiken som har betydelse för hela staden med Lindholmsförbindelse och omdaning av Järntorget.

Info - Älvstrandsmodellen

Älvstrandsmodellen bygger på samverkan mellan fastighetsägarna och byggherrarna som är med vid exploateringen av ett område, och som tillsammans bildar ett konsortium eller samarbetsavtal. I samråd med olika kommunala organ, arbetar gruppen fram ett underlag för detaljplan och gestaltungsprogram för det aktuella området. Genom Älvstrandsmodellen samordnas kostnaden för exploateringen som bärs av exploatörerna.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Kommunen har genomfört en behovsbedömning enligt PBL 5 kap 18 § och Miljöbalken 6 kap 11 § (MB) för aktuellt program, vilken stämts av med Länsstyrelsen i tidigt samråd 2009-08-21. Med stöd av denna bedömer kommunen att det inte föreligger betydande miljöpåverkan, och miljökonsekvensbeskrivning behöver därmed inte upprättas. Vid behovsbedömningen har kriterierna i MKB-förordningens bilaga 4 särskilt beaktats och inte ansetts vara uppfyllda.

Enligt plan- och byggförordningen §12 skall en detaljplan som innehåller parkeringsanläggning genomföra en behovsbedömning enligt bilaga 2 och 4 i förordningen, vilket har beaktats. Då förslaget innebär en omDispositionering och minskning (lägre norm) av antalet parkeringar i området bedöms inte detta vara av betydande påverkan även om anläggningar kan komma att skapas inom exploateringsområdena.

Planområdets läge vid av- påfarter från Götaleden innebär att biltrafiken leds direkt in i området, utan att andra områden i centrala staden påverkas. Trafiken inom och i närmast anslutning till området kan i vissa lägen dock öka något. Tillgången till kollektivtrafik är god.

Vissa miljö kvalitetsnormer överskrids redan idag, men med föreslagen ny markanvändning och utformning kan situationen i området förbättras.

Påverkan på stadsbilden, natur- och kulturvärden bedöms som positiva, men måste belysas för respektive del och etapp i det fortsatta planarbetet.

Området ligger inom område med risk för översvämning och höga vattenstånd. Detta har tagits hänsyn till i förslaget.

Upprustning av kajer samt eventuell byggnation av pirar och bryggor samt utfyllnader i älven kan innebära viss påverkan som måste belysas i det fortsatta planarbetet.

Kommunens ställningstagande till huruvida betydande miljöpåverkan kan befaras, grundar sig på bedömningen att ett genomförande av programmet:

- inte påverkar något Natura 2000-område och därmed ej utlöser krav på tillstånd enligt 7 kap 28§ miljöbalken.
- inte negativt påverkar möjligheterna att uppfylla nationella eller regionala miljömål, klimatmål och folkhälsomål.
- inte ger upphov till risker för människors hälsa och säkerhet.
- inte bidrar till att några miljö kvalitetsnormer ytterligare överskrids.
- inte på ett betydande sätt påverkar områden som har nationell skyddsstatus såsom riksintresse.

Hushållning med mark och vatten

Vid utarbetande av detta program har stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kap. plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Vidare har programmet prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark- och vattenområden.

Göta älv och Masthuggskajen är riksintressen för kommunikation - sjöfart, farled och hamn. Eventuella etableringar i vattnet och byggnationer nära älven måste belysas i det fortsatta arbetet.

Övriga riksintressen är väg E45 som är riksintresse för kommunikation - väg, samt östra delen av programområdet som ingår i bebyggelseområden som är utpekade som riksintressen för kulturmiljövården. Föreslagen markanvändning

bedöms inte innebära betydande påverkan, men eventuella konflikter måste belysas i det fortsatta arbetet.

Programförslaget är förenlig med kommunens översiktsplan, och följer stadens och regionens intentioner om förtätning i centrala lägen.

Ekonomiska konsekvenser

Programområdets läge är centralt i staden och strategiskt för stadens expansion och som även gynnar hela regionen. Planen ger möjligheter till arbetsplatser och boende i centrala staden och i närhet till god kollektivtrafik.

Med förtätning av området uppnås ett effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur, i huvudsak i form av VA-nät, fjärrvärme, eldistribution och kollektivtrafik samt god tillgång till det övergripande trafiksystemet.

Förslaget med en blandad bebyggelse bidrar till att förbättra tryggheten i området. Programmet leder till att de otrygga mellanrum som idag finns i stadsstrukturen fylls med innehåll och förbättras. Vinsterna blir i form av minskade samhällskostnader för olika typer av brott samt minskat mänskligt lidande. Här finns också en jämställdhetsvinst eftersom tryggare miljöer gör att kvinnor vågar röra sig friare i staden. Det redan idag aktiva folklivet i stadsdelen ges utvecklade möjligheter.

Ekologiska konsekvenser

En utveckling av området enligt programmets intentioner innebär att staden förtätas i ett centralt läge med god tillgänglighet till kollektivtrafik och övrig befintlig infrastruktur som samtidigt kan förbättras. Boende, verksamma och besökare till området ges därmed goda förutsättningar att resa med kollektiva färdmedel och snabbt och enkelt nå områdets olika delar. Fler människor i området innebär i sin tur att underlaget för kollektivtrafiken förbättras.

En stor del av dagens parkeringsplatser i området för verksamheten, föreslås tas bort till förmån för kollektivt resande till och från arbetsplatsen. Minskade parkeringsytor innebär samtidigt mindre andel hårdgjord markyta, vilket möjliggör bättre omhändertagande av dagvatten från hustak, gröna ytor etc. Området förslås kompletteras med mer vegetation och mer gröna ytor i form av parker, gårdar, trädplanteringar längs gator, gröna tak etc, vilket dessutom kan ge ett bättre lokalt klimat.

Området förutsätts innehålla förorenad mark som i samband med att området exploateras tas om hand. Luftföroreningar och buller från Oscarsleden kan minskas i området, kring befintlig bebyggelse samt Första Långgatan, genom att tillkommande bebyggelse kan nyttjas för att avskärma störningarna. Tillkommande verksamheter och bostäder placeras och utformas utifrån dessa förutsättningar, t ex med bulleravskärmade gårdar etc.

Marknivåerna närmast älven fylls upp vilket ger bättre förutsättningar för området att motstå översvämningar vid extrema vädersituationer. Kajjtor mm grundförstärks.

Negativa konsekvenser kan innebära lokalt ökade trafikmängder i vissa delar av området, som därmed kan ge visst buller samt påverkan på luftmiljön. Den sammantagna miljöpåverkan i området bedöms dock innebära en förbättring.

Sociala konsekvenser

En exploatering av området innebär på sikt att fler boende och verksamheter samt besökare kommer att vistas i stadsdelen, vilket därmed befolkar stadens offentliga rum. Fler människor ger också bättre förutsättningar för publik verksamhet och butiker, som i sin tur lockar fler besökare till stadsdelen. Programförslaget innebär bl a att stora hårdgjorda ytor ersätts med bebyggelse samt gator och platser som kan befolkas. Tillkommande bebyggelse föreslås ge möjlighet till ett blandat innehåll som därmed ger förutsättningar för att området befolkas spritt under stora delar av dygnet. Genom tillkommande bebyggelse kommer området att kunna rustas upp och de offentliga rummen iordningställas för vistelse.

Möjligheter på sikt

Det är önskvärt att området och staden ska kunna kopplas ner till älven. En sådan utveckling förutsätter att leden, som är en mycket kraftig barriär och störningskälla, hanteras och att kajytorna blir tillgängliga.

Oscarsleden

Leden kan grävas ner och däckas över alternativt byggas över i sitt befintliga läge. En nedgrävning av leden är mycket kostsamt, men skulle ge stora värden för området och staden. Dessa olika möjligheter får studeras vidare i den fortsatta planeringen av området, se utförligare beskrivning på sid 46.

Kajen och färjeverksamheten

Kajytorna är idag inte tillgängliga för allmänheten, då pågående färjeverksamhet bl a har en säkerhetsklassning som rör tillträdeskontroll till hamnområdet. Att ha färjetrafiken i detta centrala läge har både för- och nackdelar. För att se hur ytorna ska kunna utvecklas och bli en del av staden, har två alternativ för verksamhet mycket översiktligt diskuterats under programarbetet. Dels att färjeverksamheten flyttas till ett nytt läge vid gamla Amerikakajen och dels att färjeverksamheten kan integreras i stadsbebyggelsen i sitt befintliga läge.

Det alternativ som redovisats ihop med föreslagna trafikfrågor, se sid 37, bygger på att färjeverksamheten flyttas till ett nytt läge vid gamla Amerikakajen. Fördelen med detta läge är att det finns en befintlig kaj med koppling till leden och en terminalbyggnad, men framför allt att läget är centralt och med föreslagna planer om en ny knutpunkt vid Stigberget, ligger mycket strategiskt med direkt tillgänglighet till kollektivtrafik av olika slag. Läget är gynnsamt då höjdskillnaden upp till bebyggelsen på Stigberget kan reducera visst buller samt att färjetrafiken inte är i konflikt med en eventuell broförbindelse mellan Stigberget och Lindholmen. Med en utflyttad färjeverksamhet kan området från leden och ner till älven bli tillgänglig för tillkommande bebyggelse, och gatunätet förlängas ner mot vattnet, se illustration t.v.

Som alternativ kan färjetrafiken finnas kvar vid Masthuggskajen, men i en något förändrad form. En sådan möjlighet bygger på att dagens ytor för fordonsuppställning tillsammans med leden sänks ner och däckas över, och att ny bebyggelse kan tillkomma ovanpå. Om leden byggs över i sitt befintliga läge (se sid 46) kan en möjlighet också vara att även ytorna för fordonsuppställning byggs över utan en sänkning. För att klara säkerhetskraven kring färjetrafiken, måste fortfarande en relativt lång bit av kajen reserveras för båten. Terminalbyggnaden kan som en möjlighet därför utökas med t ex handel och kontor mm, för att fungera som ett skydd för bakomliggande bebyggelse.

Dessa och andra möjligheter får studeras vidare i den fortsatta planeringen av området.



Förslag till hur gatustrukturen kan utvecklas om leden grävs ner och kajytorna görs tillgängliga

Processen

- Programarbetet
- Källor och underlag

Programarbetet

Riktlinjer

Tidigt i programarbetet anordnades en workshop med kommunala förvaltningar, stadsdelsförvaltningen, Tryggvacker stad och Älvstranden utveckling. Syftet med workshopen var att mot bakgrund av kommunens övergripande mål och inriktningsdokument/planer, diskutera och formulera framtidsbilder (vision), riktlinjer och karaktär för området samt slå fast viktiga värden att ta vara på eller tillföra.

Resultatet har bearbetats och sammanställts i ett antal riktlinjer som redovisas på sid 41.



Workshop med kommunala förvaltningar, stadsdelsförv. m fl

Kommunikation

Allmänheten har kunnat ta del av programarbetet bl a via Älvstrandens hemsida och via information som satts upp i Älvrummet.

Under programarbetet har en vision för området tagits fram utifrån aktuellt förslag. Visionen återfinns längst fram i programhandlingen.



Information i Älvrummet om området och programarbetet

Fastighetsägare/intressenter

Fastighetsägare i området och intressenter har löpande informerats om det aktuella programarbetet. Parallellt med programgruppens arbete har några av intressenterna även medverkat i diskussionsgrupper. Bl a har grupperna diskuterat exploateringsgrader, innehåll, karaktär, parkering och utbyggnadsetapper. I huvudsak har detta arbete varit fokuserat till den östra delen av området, som bedöms utgöra första steget i kommande detaljplanering, se mer under Genomförande på sid 73.

På nästa sida visas bilder som återger några av intressenternas förslag till utveckling av området. Bl a har anspråk om högre hus samt ideér om en överbyggnad av leden framförts.



Modellövning i Älvrummet med fastighetsägare och intressenter

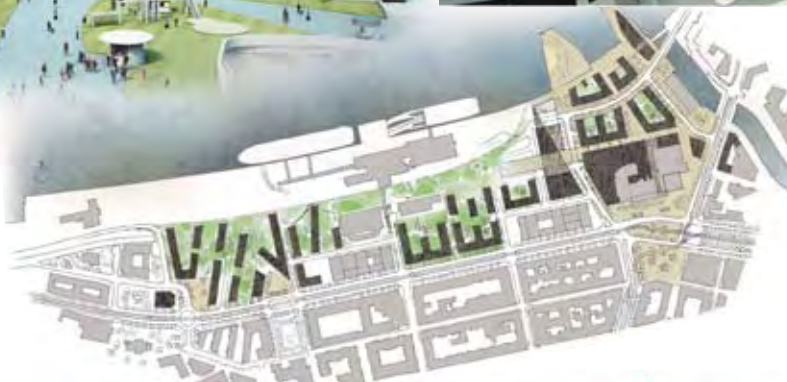
Förslag om ny byggnation ovanpå tunneln samt tillbyggnad med ett högt hus bakom Folkets Hus, att innehålla bl a hotell och konferensanläggning.
Förslag och illustrationer: Folkets Hus, Riksbyggen, Contekton Architects and Planners



Förslag om att tillskapa kontor och bostäder vid älven, här bl a illustrerat med en 30 våningar hög byggnad.
Förslag och illustrationer: Stena Fastigheter, White arkitekter



Förslag om att skapa en arena för upplevelser, möten, kultur, handel mm i området Järnvägen.
Förslag och illustrationer: NCC, Liljewall arkitekter



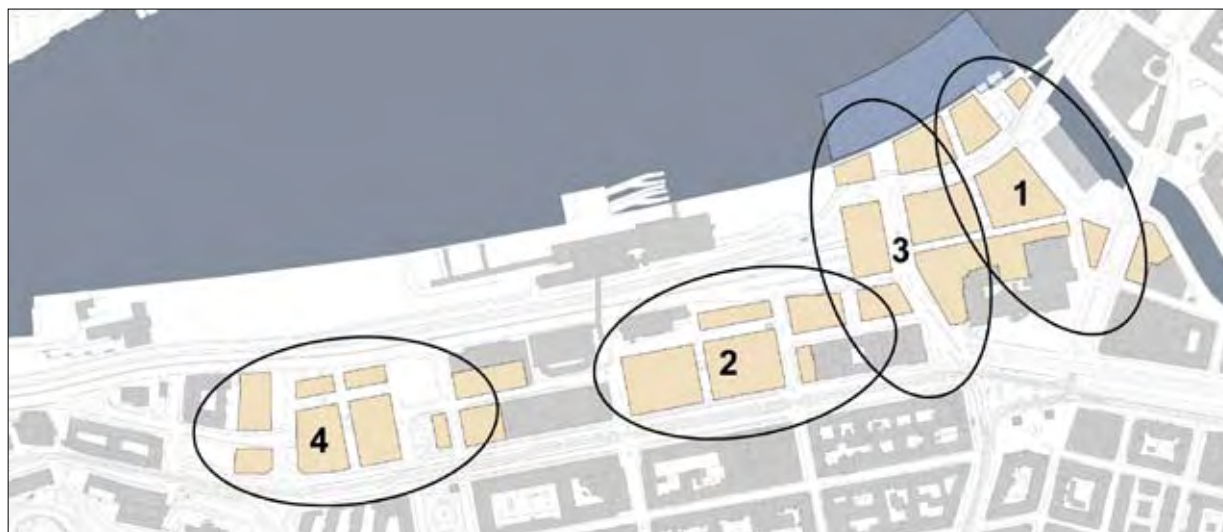
Förslag om en överbyggnad av Oscarsleden, som innebär att ett parkstråk läggs upphöjt över leden i sitt nuvarande (hög)läge.
Förslag och illustrationer: Folkets Hus, Riksbyggen, Contekton Architects and Planners



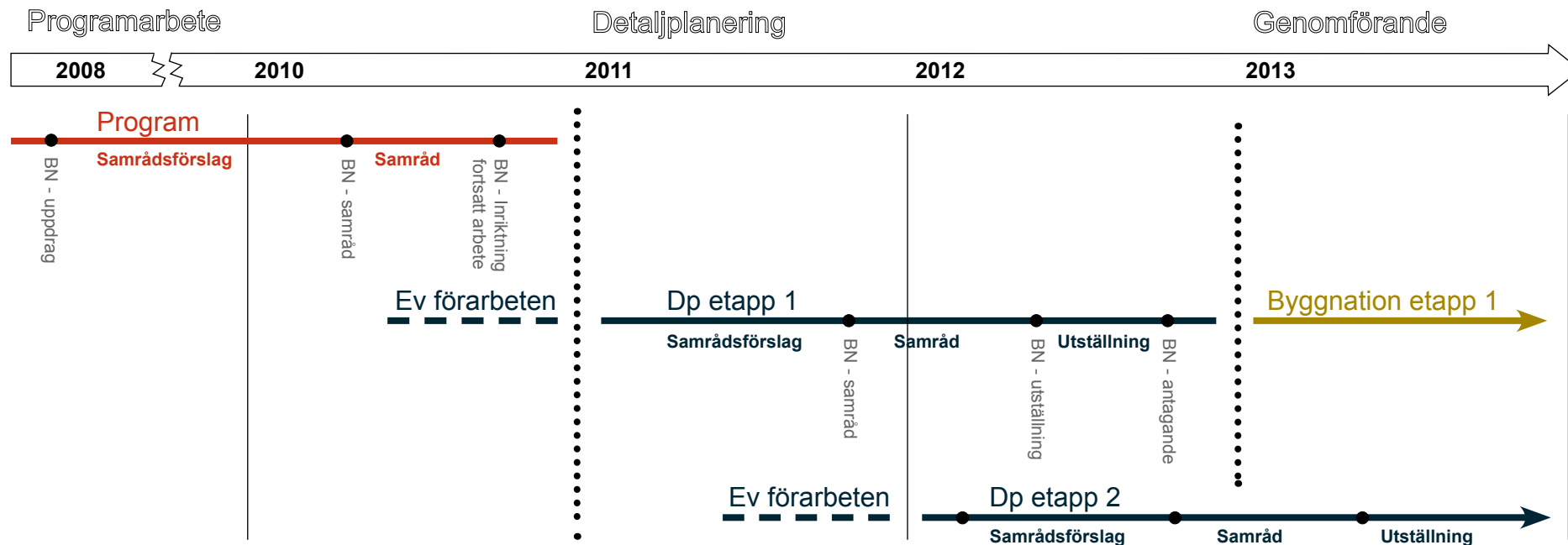
Fortsatt arbete

Efter att programmet har varit ute på samråd sammanställs inkomna synpunkter och byggnadsnämnden kan besluta om inriktningen för fortsatt arbete. Program och samrådsredogörelse ligger sedan till grund för de detaljplaner som successivt upprättas för olika delområden. Planering av den första etappen som bedöms omfatta området kring Lagerhuset och Folkets Hus, beräknas kunna påbörjas under första kvartalet 2011. Varje etapp kan komma att omfatta flera planer.

Flera frågor behöver belysas närmare i detaljplaneskedet, bland annat gestaltning av ny bebyggelse, gator och kajer samt allmänna platser, utformning av kollektivtrafikplatser, åtgärder mot höga nivåer för vatten, buller, mark- och luftföroreningar, konstruktionsförutsättningar vid byggnation kring tunnelmynningen, geoteknik, trafikförutsättningar och utbyggnadsetapper, behovet av parkeringsplatser, höga hus etc.



Möjlig utbyggnadsordning, se även beskrivning av etapper på sid 73. Varje etapp kan komma att omfatta/delas upp på flera detaljplaner.



Källor och underlag

Källförteckning

Planer och utredningar

Beskrivning av stadsdelen, Linnéstaden, SBK, 2008

Budget 2010, Göteborgs Stad

Detaljplan för Skeppsbron, samrådshandling, SBK, 2009

Fördjupad översiktsplan för Göteborg, detaljerad för Södra Älvstranden, 1995 (utgått)

Götatunneln ger staden nya möjligheter, Vägverket 2003

K2020, Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, rapport 5, GR, 2009

K2020, Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, underlagsrapport Centrum, GR, 2008

K2020, Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, underlagsrapport Knutpunkter, GR, 2008

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse del 1, SBK och Kulturförvaltningen/Stadsmuseet, 1999

Parkeringspolicy för Göteborgs stad, Göteborgs Stad, 2009

PM angående ny byggnad i Kv Barkassen, SBK, 2002

Program för detaljplaner, Västlänken - en tågtunnel under Göteborg, SBK 2006

Program för detaljplaner Södra Älvstranden, Delen Rosenlund - Lilla Bommen, SBK, 2007

Stadsbyggnadskvaliteter, SBK, 2008

Transportstrategi för Göteborgsregionen, GR, 1999

Västlänken - en tågtunnel under Göteborg, Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning, beslutshandling, Banverket 2007

Översiktsplan för Göteborg, SBK, 2009

Webbsidor

maps.google.com

www.goteborg.se/byggabo

www.goteborg.se/linnestaden

www.gr.to

www.spacescape.se

Litteratur

Lynch Kevin, The image of the city, 1960

Foton

SBK

Älvstranden

Ulf Zetterlund

Ur: Bilden av Göteborg II, Robert Garellick, 2008

Bergslagsbild



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

POSTADRESS: GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR, BOX 2554, 403 17 GÖTEBORG
TELEFON: 031-368 15 00 E-POST: SBK@STADSBYGGNAD.GOTEBORG.SE
WWW.GOTEBORG.SE