# FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN

FÖR DELAR AV GAMLESTADEN – BAGAREGÅRDEN

## DEL 3
## Samrådslista och Utställningsutlåtande

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

**Dnr 675/02**
**Antagen i Kommunfullmäktige 2006-09-14**

# Innehåll DEL 3

**SAMRÅDSLISTA .....4**

**LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSYTTRANDE .....7**

**UTSTÄLLNINGSUTLÅTANDE.....10**

**DEL 1 – FÖRUTSÄTTNINGAR ..... *Separat handling***

**DEL 2 – PLANFÖRSLAG OCH ANTAGANDEDOKUMENT ..... *Separat handling***

Ann Catrin Kärnä
Tel. 031-61 12 48

**Fördjupad översiktsplan för**
**DELAR AV BAGAREGÅRDEN - GAMLESTADEN**
**inom stadsdelen Bagaregården, Gamlestaden, Kviberg och Olskroken i Göteborg**

## SAMRÅDSKRETS

0 = har ej lämnat skriftliga synpunkter

*1 = har lämnat skriftliga synpunkter, inget att erinra/har erinringar vilka tillgodosetts*

2 = har lämnat skriftliga synpunkter, har erinringar som ej tillgodosetts

Listan omfattar samtliga yttranden i ärendet

**KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M M**

| | **samråd** | **utställning** |
|---|---|---|
| Business Region Göteborg | 0 | 1 |
| Fastighetsnämnden | 1 | 1 |
| Göteborg Energi AB, Fjärrvärme/Distribution | 1 | 1 |
| Göteborg Energi, Gasdistribution | 1 | 1 |
| Göteborg Energi, GothNet AB | 1 | 1 |
| Göteborg Energi Nät AB | 1 | 1 |
| Göteborgs Hamn | 1 | 1 |
| Higabgruppen | 0 | 1 |
| Kretsloppsnämnden | 0 | 1 |
| Kulturnämnden | 2 | 2 (hantering strandområden) |
| Natur- och kulturmiljörådet Göteborgs stad | 0 | 1 |
| Lantmäterimyndigheten, centrum | 1 | 1 |
| Lantmäterimyndigheten, norr | 0 | 2 (trafikutredningar i planhandlingen) |
| Lokalförsörjningsnämnden | 1 | 1 |
| Lokalsekretariatet | 1 | 0 |
| MedicHus | 1 | 0 |
| Miljönämnden | 1 | 1 |
| Park- och naturnämnden | 1 | 1 |
| Stadsdelsnämnden i Härlanda | 1 | 1 |
| Stadsdelsnämnden Kortedala | 1 | 1 |
| Stadsdelsnämnden i Örgryte | 1 | 0 |
| Trafiknämnden | 1 | 2 (planskild korsning Gamlestads torg) |
| VA-nämnden | 1 | 1 |

**STATLIGA VERK, MYNDIGHETER OCH BOLAG**

| | samråd | utställning |
|---|---|---|
| Banverket | 1 | 2 (farligt gods) |
| Fiskeriverket | 1 | 1 |
| Göteborgsregionens Kommunalförbund | 1 | 1 |
| Jernhusen | 1 | 1 |
| Kungsleden AB | 1 | 0 |
| Lantmäterimyndigheten | 1 | 0 |
| Länsstyrelsen | 1 | 1 |
| Partille kommun | 1 | 1 |
| Polismyndigheten i V:a Götaland, Länsordn.polisen | 1 | 1 |
| Räddningstjänsten Storgöteborg | 1 | 1 |
| Telia Sonera AB | 0 | 1 |
| Vägverket | 1 | 2 (läge Slakthusmot) |
| Västtrafik | 1 | 2 (planskild korsning Gamlestads torg) |

**ÖVRIGA**

| | | |
|---|---|---|
| Fören. Fastighetsägare i Gamlestaden | 1 | 0 |
| Gamlestaden Marieholms Industriförening | 1 | 0 |
| Göteborgs Köpmannaförbund | 2 | 2 (arkitekttävlingar) |
| Naturskyddsföreningen i Göteborg | 1 | 2 (återskapande natur) |
| Göteborgs kyrkliga Stadsmission | 0 | 2 (bygglov) |
| Gamlestadens kultur- och miljöförening | 0 | 2 (överdäckning) |
| HB Expo (Slakthusområdet) | 0 | 2 (regional handel) |
| Bygg-Göta Göteborg AB | 0 | 2 (bevarandefrågor) |
| Fastighetsbolaget Götaholm 1 Ytterdahl &Co KB | 0 | 1 |
| Emmaus Björkå i Göteborg | 0 | 1 |

**BOSTADSRÄTTSINNEHAVARE, HYRESGÄSTER, BOENDE**

| | | |
|---|---|---|
| Kjell Johansson | 2 | 2 (trafiklösning kring |
| Peter Warston, ordf. HSB Brf Omberg II | 2 | 2 Partihallsmotet mm) |
| Anders Brelind | 1 | 0 |
| Mikael Andersson | 1 | 0 |
| Birgitta Kinberg | 0 | 1 |

**REMISSINSTANSER SOM EJ LÄMNAT SYNPUNKTER (0) :**

Göteborgs Gatu AB
Idrotts- och föreningsnämnden
Kyrkonämnden
Namnberedningen
Utbildningsnämnden
Svenska Kraftnät
Telia Networks Skanova
SJ Fastighetsdivisionen

Askungen Förvaltning *(har deltagit i ref.grupp)*
Bostads AB Poseidon *(har deltagit i ref.grupp)*
SKF *(har deltagit i ref.grupp)*
Wallenstam AB *(har deltagit i ref.grupp)*

Jojjens Däckservice AB

Franssons Rör AB
FERBE Givab AB
K/B Rubinen
AB Arthurs bildelar
AB Fjams
Gazi Tillo
Phil Bengtsson
K/B Vapensmeden
Bellevue Marknad i Gbg AB
SKF:s verkstadsklubb
A Billhäll fastigheter
Stallarna AB
Stigwaco HB

Direktchark i Gbg AB

O.C. Oscarssons Fastighets AB
Östen Olofsson Byggnads AB
Gustav Jan Olof Terling
L.e.p.förvaltnings KB
AB Tornstaden
Lundgrens Sverige AB
KB von Holtensgatans fastighetsförvaltn.
Blue city fastighets AB
SIF:s SKF-klubb

Gamlestadens Föreningsråd
Handelsanställdas Förbund (kdm)
Handikappfören. Samarbetsorgan
Kvibergs Handelsträdgård

Hyresgästföreningen Region V Sverige
Hyresgäster i Gamlestaden, Bagaregården och
Bellevue via flygblad under samrådet

Brf Götaholm
Brf Banérsgatan 14
Otiumhuset AB
Heimstaden i Göteborg AB
KB Gamlestaden
KB Koljan nr 7
Gamlebo fastigheter i Göteborg
SKF:s anställdas brf nr 7
KB Kviberg 8:6
Bellevue KB
KB Westbris nr 1
Sven Ivar Berne Ohlsson
Johan Runeson Hagelberg
Förvaltnings AB Brämmastrand

LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN
Samhällsbyggnadsenheten
Rolf Bondeson
Arkitekt
031 - 60 52 48

Sbd | Öpa | Ia | Sma | C | N | V | Utv | Ea
INKOM Stadsbyggnads kontoret 2005 -12- 16
Åtgärd | Kännedom | Kopia
075/02

Stadsbyggnadskontoret
Översiktsplaneavdelningen
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

**Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för delar av Gamlestaden - Bagaregården, Göteborgs kommun**
Utställning 5 oktober - 7 december 2005

## Sammanfattning

Som framgår av den fördjupade översiktsplanen har Gamlestaden och aktuella delar av Bagaregården särskilt goda förutsättningar för en kvalitetsfull stadsutveckling. I planen belyses detta med väl genomarbetade idéer till disposition, gestaltning och innehåll. I den fortsatta planeringen behöver bebyggelsen närmast trafikslederna - väg och järnväg - studeras noggrant med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och till behovet av skydd mot olyckshändelser. Även bebyggelsen intill riksintresset Säveån måste i detta sammanhang studeras ytterligare. Studierna kan möjligen komma att visa att vissa omdispositioner av planens innehåll och utformning blir nödvändig.

## Inledande kommentarer

Härmed överlämnas statens samlade uppfattning om den fördjupade översiktsplanen. Enligt 4 kap 9 § plan- och bygglagen skall därvid bl. a. framgå om:

1. förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken,
2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken överträds,
3. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och om
4. bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser.

Länsstyrelsen har tidigare lämnat ett skriftligt yttrande under samrådsskedet den 26 februari 2004. Bl. a. framfördes synpunkter på att överväganden borde göras i vilken utsträckning bullerstörningar kunde påverka genomförandet av planidéerna samt hur tillkommande järnvägsomläggningar kunde påverka dem. Sedan detta samråd har planen i stora delar utökats och preciserats. De viktiga gestaltningsfrågorna inklusive trygghetsfrågor har fått ett berättigat stort utrymme och gett en kvalitetsfull grund för diskussioner om den förnyelse som skall komma. Tekniska frågor av den typ



Postadress: 403 40 GÖTEBORG | Besöksadress: Ekelundsgatan 1 | Telefon/Fax: 031 - 60 50 00 (växel) 031 - 60 52 48 (fax) | Webbadress: www.o.lst.se | E-post: samby@o.lst.se

Länsstyrelsen påpekade har dock fått motsvarande mindre utrymme, vilket gör att grundförhållanden, risker, buller- och luftfrågor kommer att få utredas senare. Man får då vara beredd på att helheten i planens goda upplägg i några delar kan gå förlorad som ett pris för planens friska och upplyftande idéinnehåll. Det kan inte uteslutas att viss bebyggelse kan bli olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser.

Avgörande just nu bör dock vara att en utveckling av Gamlestaden får ses som en av de viktigaste översiktliga planfrågorna i Göteborg just nu och att en sådan utveckling behöver diskuteras relativt fritt från detaljer. Planområdet innehåller de kanske hittills bästa möjligheterna efter Norra älvstranden att lokalisera bostäder och handel i centrala lägen med god tillgång till kollektivtrafik utan att ta grönområden i anspråk Som framgår av planen kan detta åstadkommas genom att ta till vara den intressanta industrimiljön samtidigt som hela stadsdelen görs tryggare och modernare. Denna utveckling får vidare antas ge ett bidrag till bättre luftförhållanden i staden.

**Vissa avseenden där planen inte är tydlig i fråga om punkterna 1-4 ovan**

*Buller*

Det går inte att utläsa av planhandlingarna i vilken utsträckning de valda dispositionerna är förenliga med riksdagens riktlinjer för trafikbuller. Det återstår således ett omfattande arbete med att övertyga om att tillkommande byggnader kan placeras och formges så att bullerförhållandena blir rimliga samtidigt som miljön blir trivsam.

*Säveån*

På plankartan har ett brett grönbälte angivits som bör garantera att åns kvaliteter tillvaratas i enlighet med bestämmelserna för Natura 2000-områden. Grönbältet borde dock ha breddats även i den västra delen, så att åtminstone tio meters bredd av stranden på båda sidor hade visats. Eventuella nya byggnader nära stränderna måste inklusive sin grundläggning och stabilisering kunna visas inte påverka vattenmiljön, för att riksintresset Säveån skall ha beaktats tillräckligt.

*Riskförhållanden*

Undergrunden är generellt dålig i planområdet, vilket konstateras i planens förutsättningsdel. Därför anser Länsstyrelsen att det funnits anledning att åtminstone översiktligt diskutera hur olika riskfaktorer kan komma att påverka markdispositionen. Riskfaktorer som har koppling till markförhållandena är stabilitetsförhållanden och skredrisker, utbredning av förorenad mark, erosionsförhållanden vid Säveån samt översvämningsrisker. De senare bör ses även mot en väntad klimatändring.

Säkerheten mot järnvägen är inte heller översiktligt behandlad i planen, utan kan komma att kräva friytor närmast spåren som påverkar stadsdelens gestaltning. Främst gäller detta hanteringen av farligt gods. Hur garanterar man i en detaljplan att

LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

inte farligt gods kommer att forslas på spåren invid pendeltågsstationen? 10 m nämns som avstånd från spårmitt till bebyggelse med hänsyn till elsäkerhet. För tåg som kan tänkas spåra ur behövs emellertid större avstånd för att räddningstjänsten skall ha möjlighet att komma fram och göra en räddningsinsats. Detta gäller oavsett om tågen är lastade med farligt gods eller ej.

*Järnvägar*

Planen bygger till stor del på de nära liggande järnvägarna, men det har inte redovisats några konflikter i förhållande till dessa. Järnvägarna är av riksintresse. Det är självklart angeläget att planerad utbyggnad av dessa även på sikt skall kunna prioriteras i förhållande till ny bebyggelse. Länsstyrelsen kommer att bevaka detta vid kommande detaljplanering och i järnvägsplanering.

*Miljökvalitetsnormer och mellankommunala intressen*

Dessa aspekter har inte analyserats i planen. Länsstyrelsen har dock inte anledning att för närvarande befara att planinnehållet skulle medföra att miljökvalitetsnormer skulle överskridas eller att mellankommunala frågor skulle behöva samordnas.

---

Detta yttrande har beslutats av länsöverdirektör Göran Bengtsson efter föredragning av arkitekt Rolf Bondeson. Vid den slutliga handläggningen av ärendet har dessutom deltagit länsantikvarie Jan-Gunnar Lindgren, Lotta Silfver, miljöskyddsenheten, Anna Dahllöf, samordningsenheten, Helena Irenesson, naturvårdsenheten, Dan Hellman, vattenvårdsenheten, Birgit Willner, enheten för skydd och säkerhet samt slutligen länsarkitekt Sten Hedelin.

Göran Bengtsson

Rolf Bondeson

Ann Catrin Kärnä
Tel. 031-61 12 48

**Fördjupad översiktsplan för**
**DELAR AV BAGAREGÅRDEN - GAMLESTADEN**
**inom stadsdelen Bagaregården, Gamlestaden, Kviberg och Olskroken i Göteborg**

# UTSTÄLLNINGSUTLÅTANDE

## Genomförande samråd och utställning

### Samråd

Under tiden 19 november 2003 - 27 januari 2004 var förslaget för fördjupade översiktsplan utsänt på samråd och fanns då utställt på stadsbyggnadskontoret, Gamlestadens Medborgarhus samt Stadsdelsförvaltningarna i Härlanda och Örgryte. Inför ett ”öppet hus” i Gamlestadens Medborgarhus delades flygblad med kortfattad information ut i angränsande bostadsområden. Mötet lockade ett 30-tal besökare, och en stor del av frågorna riktades mot det parallella planarbetet för Partihallsförbindelsen. Utöver detta har vid flera tillfällen under arbetets gång arrangerats möten med bl.a fastighetsägare, föreningen Fastighetsägare i Gamlestaden samt offentliga möten med allmänhet, lokala föreningar m.fl.

#### Synpunkter under samrådet

Under samrådet inkom totalt 37 yttranden, varav fyra från allmänheten. Flera instanser pekade på ett behov av utökad utredning av bl a risker, handel och trafik. Många tryckte också på vikten av en total förnyelse av området kring Gamlestads Torg, och att en rivning av viadukten utgör en förutsättning för en positiv utveckling i Gamlestaden. Realismen i att ersätta viadukten ifrågasattes av Trafikkontoret varför planen kompletterades med ett avsnitt som översiktligt beskriver genomförandet och ekonomiska konsekvenser av en total förnyelse. Inför utställningen fördjupades planförslaget även med kompletterande delutredningar kring riskavstånd, bullerfrågor, trafiklösningar, handel mm samt fördjupade illustrationer kring förnyelsen av respektive delområde.

Flera instanser, bl a Länsstyrelsen, framförde synpunkter på en skärpt p-norm med begränsningar av antalet p-platser samt krav på bilpooler, gröna resplaner, förstärkningar av kollektivtrafiknätet mm för att minska trafikarbetet i området. Inför utställningen skärptes p-normen jämfört med dagens krav och ett allmänt arbete med gröna resplaner har inletts på Trafikkontoret. Frågorna måste dock fortsätta utredas i detaljplaneskedet.

## Utställning

Utställningen pågick mellan 5 oktober - 7 december 2005 och förslaget sändes då på remiss enligt lista för samrådskrets (bilaga 1) och fanns även utställt på stadsbyggnadskontoret, Gamlestadens Medborgarhus, Stadsdelsförvaltningarna i Härlanda och Örgryte. Utöver detta arrangerades en tillfällig utställning kring Europanförslagen för Gamlestads torg på Gamlestadens fabriker mellan 8-18 november 2005. I samband med det hölls ett informationsmöte på Gamlestadens fabriker för allmänheten kring förslaget till fördjupad översiktsplan. Många hade frågor kring utformningen av den föreslagna bebyggelsen, parkering, pendeltågstationen, Gamlestads torg samt framtiden för båtverksamheter vid Säveån.

### Synpunkter under utställningen

Under utställningen inkom totalt 40 yttranden, varav ett från allmänheten. I princip alla är positiva till det fördjupade översiktsplanearbetet. Många uttrycker dock en oro inför hur framtida förtätningar kommer att påverka biltrafiken, bl a på Artillerigatan och anser att genomfartstrafiken via stadsdelen måste minska. Återigen tryckte flera instanser på vikten av en total förnyelse av Gamlestads torg. Samtidigt avstyrkte Trafikkontoret planens förslag till trafiklösningar, bl a på grund av belastningen på Artillerigatan där den stora genomfartstrafiken sätter en begränsning för stadsdelens och hela nordostområdets fortsatta utbyggnad. Diskussioner har förts efter utställningen för att komma fram till möjligheter att avlasta Artillerigatan som genomfartsstråk, vilket bör utredas vidare parallellt med detaljplanearbeten i Kortedala – Bergsjön.

Fastighetskontoret, BRG, Köpmannaförbundet, GR m fl efterfrågar ett genomförandeforum där samordning kan ske och där krafttag kan tas för att genomföra den fördjupade översiktsplanens intentioner. I övrigt känner några instanser en osäkerhet inför skalan på den föreslagna handelsetableringen om 30.000 kvm i Gamlestaden/Nya Kulan samtidigt som andra uttryckt en positiv syn på föreslagen handelsutveckling. Partille kommun anser att man i första hand ska satsa i redan etablerade lägen samtidigt som Fastighetsnämnden anser att utbyggnaden bör ske i långsam takt parallellt med att stadsdelen byggs ut. Flera instanser har betonat vikten av att lokal handel inte slås ut och att befintlig handel i bl a Gamlestaden ges förutsättningar att finnas kvar. Det ses som viktigt att knyta samman handeln över Artillerigatan och låta den utgöra ett sammanhållande huvudstråk. Stadsdelsförvaltningen föreslår att Gamlestadens medborgarhus utvecklas till ett kulturhus motsvarande Blå stället i Frölunda, med utökat bibliotek, kultur- teater- musik-, utställningslokaler mm.

Flera yttranden efterfrågar en bättre beskrivning av naturvärden i området och förtydligade krav på bevarande kring Säveåns Natura 2000- och riksintresseområde. Räddningstjänsten efterfrågar ett klargörande kring dominoeffekter vid en olycka på Sävenäs bangård och att skyddsåtgärder utreds ytterligare i kommande detaljplaner. Flera yttranden betvivlar möjligheten att knyta samman Gamlestaden med Bagaregården när Partihallsleden byggs. I detta snitt kommer den att ha elva körfält, vilket bedöms som en alltför stor barriär att överbrygga.

Inför antagandet har planen främst kompletterats med en bättre beskrivning av naturvärdena och krav m h t riksintresset Säveån, en utveckling av trafikavsnittet, där vikten av en framtida avlastning har fördjupats, samt div. kompletteringar i markanvändningsavsnittet. I detaljplaneskedet krävs ytterligare utredning av bl a risker, buller, geoteknik, trafiklösningar mm.

### Synpunkter från samråd och utställning som ej tillgodosetts

Framförda synpunkter under samrådet och utställningen har till större delen kunnat beaktas genom mindre ändringar i planen och kompletterande utredningar.

Stadsbyggnadskontoret bedömer det dock svårt att tillmötesgå önskemålet om en *planskild korsning på Gamlestads torg*. Frågan hänger samman med hur tillgänglig och trygg knutpunkten ska bli för framtida resenärer, stadsbild, utökad kollektivtrafik, infarter, exploateringsgrad mm, och frågan bör utredas vidare i kommande detaljplan för att hitta en lösning som tillfredsställer såväl stadsbilds- och exploateringskrav som krav på framkomlighet för gående, cyklister, fordon och kollektivtrafik. Inriktningen bör vara att finna lösningar för en plankorsning som klarar kraven.

Fastighetskontorets önskan om *etapputbyggnad av handeln*, bör prövas ytterligare i detaljplaneskedet. Förslag om *regionalt handelscentrum i Slakthusområdet* har inte bedömts som möjligt att tillmötesgå bl a på grund av närheten till Nya Kulan som bedömts som ett gynnsammare läge för ett centrum.

*Överdäckningar av järnväg och motorväg* för att skapa fri passage till Göta älv, arkitekttävlingar för att *hantera Göteborgs östra infarter* bedöms ej möjliga i dagsläget. Önskemål om en ny arkitekttävling för Gamlestads torg har också framförts men kontoret bedömer att det finns tillräckligt med underlag, bl.a från Europan 8, för att gå vidare med bearbetningar och en diskussion om platsens framtida utformning.

Frågan om ett *nordligt läge för ett nytt Slakthusmot* utmed Rv45, vilket Vägverket önskar, bör prövas ytterligare i kommande skeden. Önskemålet förblir dock att motet bör ligga i anslutning till Slakthusgatan för att kunna anslutas på ett naturligt och rimligt sätt till det lokala vägnätet.

Förslag från allmänheten på *alternativa lösningar av Partihallsförbindelsen samt järnvägssträckningarna* har under planarbetet med Partihallsförbindelsen prövats, i samverkan med Vägverk och Banverk, och ej bedömts som lämpliga.

Önskemål om att helt *återskapa Säveåns strandbankar* har bedömts omöjligt i den mån som avses utan att komma i konflikt med såväl befintlig bebyggelse som föreslagen förtätning samt säkerhetsaspekter för ras mm. Planen har dock kompletterats med utökade grönytor vid vattnet och krav om varsamhet intill ån mm.

## KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M M

### 1. Business Region Göteborg

- Gamlestaden har spelat en *viktig roll i utvecklingen av Göteborgs näringsliv*. Behovet av en översiktsplanering som syftar till att *hela området och knyta ihop det* med angränsande stadsdelar är stort. Samtidigt är det lika angeläget att fortsätta utveckla områdets kapacitet som *regionalt kommunikationsområde* och underlätta planerade järnvägs- och spårvägsutbyggnader. Detta kan innebära nya barriärer, som dock kan hanteras om möjligheterna med nya pendeltågsstationer tas tillvara. Planen balanserar dessa aspekter bra.
- Uppgiften *kräver en kraftsamling av berörda parter, kommun, region, stat och näringsliv*. Ett *genomförandeforum* vore en bra inriktning för att ta tag i dessa frågor. BRG har en viktig roll i den regionala näringslivsutvecklingen och *medverkar gärna* i detta sammanhang.

- Riskfrågorna måste prioriteras i fortsatt arbete. Det är *inte rimligt att transportera den stora mängd farliga ämnen genom Göteborgs centrala delar* som idag. En långsiktig strategi bör formuleras för att bygga bort denna risk. Det är en s*tatlig angelägenhet att investera i säkrare system*. Lösningarna kan vara en kringjärnväg och/eller sjötransporter för de farligaste ämnena.
- Göteborgs *regionala funktion som internationellt handel- och logistikcentrum måste prioriteras*. Gamlestaden kan utgöra en viktig del för lokalisering av arbetsplatser och handel. Det behöver dock inte betyda att de lokala kvaliteterna ersätts om bostadskompletteringar och satsningar på stadsförnyelse också prioriteras. Det förutsätter en *stark regional tillväxt och prioritering av åtgärder i den centrala regiondelen det närmaste årtiondet*.

*Kommentar: Ett genomförandeforum bör startas efter att föp:en antagits och BRG utgör en viktig part inför genomförandet. Synpunkterna kring riskfrågorna har vidareförmedlats till översiktsplaneavdelningen för att hanteras i den kommunomfattande översiktsplanen.*

**2. Fastighetskontoret**

- Bedömer att planförslaget som helhet är bra utformat och *tillstyrker planen* som kan ligga till grund för kommande detaljplanering av området.
- Positiv till att pröva möjligheten att bygga bostäder på så många platser som möjligt inom planområdet och anser att *föreslagen fördelning i delområdena i förslaget till markanvändning är lämplig*. Bra att SKF:s verksamhet ges möjlighet att på sikt samla sin verksamhet i Sävenäs. Vill därför understryka vikten av att *nödvändiga riskavtånd* för SKF:s verksamhet söder om ån beaktas i planeringen av både Gamlestaden och Kviberg.
- Är positiv till att pröva en handelsetablering, men anser att man *bör gå varsamt fram* och att *utbyggnaden av handel bör ske i takt med att stadsdelen byggs ut*. Den tänkta förbindelsen mellan Munkebäcksmotet och Nya Kulan måste kostnadsberäknas och *finansieringen bör vara löst*.
- Att förädla det område som behandlas i den fördjupade översiktsplanen innebär *belastningar på kommunens resurser vad gäller nyinvesteringar och framtida drift*. En *nyckelinvestering* är troligtvis en ombyggnad av *Gamlestads torg* som av flera intressenter ses som avgörande för att nyttorna av den planerade pendeltågsstationen ska kunna tas tillvara och för att stimulera en positiv utveckling av hela stadsdelen.
- Mycket viktigt att kommunen i ett tidigt skede lägger fast vilka investeringar i trafikanläggningar som skall genomföras i området, ambitionsnivå för grönområden och offentliga platser samt övriga investeringar och sedan *fördelar dessa på generalplanekostnader och kostnader som ska finansieras av projekten*. Mycket viktigt också att de olika intressenternas behov, exploateringsordning, nödvändiga investeringar och hur de ska finansieras klarläggs och *samordnas* i ett tidigt skede.

*Kommentar: Planen betonar vikten av samverkan inför och i genomförandet. Fastighetskontoret utgör en huvudpart och bör vara sammankallande för ett genomförandeforum, som samlar alla parter för att lösa genomförandet av planen, finansiering mm. För vissa delar är genomförandet brådskande för att kunna dra ekonomiska och praktiska samordningsmässiga nyttor bl.a vid utbyggnaden av Gamlestadstorgsområdet kring pendeltågsstationen.*

*Mot SKF:s anläggning i Sävenäs föreslås ett skyddsavstånd på 200 meter till bostäder, vilket bedömts tillräckligt i bl.a riksanalyser för bostadsutbyggnaden i Kviberg. Det innebär att bostäder kan tillåtas i delarna norr om Stallmästaregatan i Bellevue industriområde.*

*Planen har föreslagit en utbyggnad om 25-30.000 m² handel. Att låta utbyggnaden ske långsamt ger både för- och nackdelar. Fördelarna är att det finns möjligheter att kunna hantera trafiken innan en avlastning finns för Artillerigatan. En nackdel är att det krävs stora investeringar i inledningsskedet för bl a marksanering, garageparkering, nya väganslutningar från bl a Munkebäck, Bellevue och Gamlestadstorg. Ur integrationsperspektiv, för att knyta samman de östra stadsdelarna med Gamlestaden och övriga områden norr om Säveån, vore det önskvärt att bygga ut trafikförsörjningen söderifrån till Nya Kulan redan i första skedet. En stegvis handelsutveckling innebär även att lokalerna behöver byggas om och fyllas med annat tillfälligt innehåll under tiden, såvida inte de ska stå tomma när SKF flyttar ut. En bedömning från SKF:s sida är att lokalerna ska kunna tömmas helt inom 5 år.*

*Handlingen har kompletterats med att utbyggnaden av handel kan påbörjas när lösningar för trafikförsörjningen klarats ut och finansierats. Övriga frågor om etappvis utbyggnad mm får prövas och utredas ytterligare i detaljplaneskedet.*

2. **Göteborg Energi AB, Fjärrvärme/Distribution** påpekar att det finns ett utbyggt fjärrvärmenät som ev behöver läggas om och som behöver kompletteras vid föreslagen utbyggnad. Omläggningarna förutsätts fullt ut bekostas av exploatören.

*Kommentar: Efter utställningen har en förstudie inletts kring hur bl a detta område kan försörjas med fjärrkyla, och utbyggnadsordning för området. Detta bör så långt som möjligt samordnas med övriga utbyggnader i området. Förändringar av fjärrvärmenätet kan bli aktuella men måste studeras vidare inom kommande detaljplanering.*

3. **Göteborg Energi AB, Gasdistribution** påpekar att det inom området finns markförlagda stadsgasledningar.

*Kommentar: Noteras.*

4. **Göteborg Energi Nät AB, Nätutveckling** påpekar att det vid förtätning i området behövs omfattande förstärkningar av elnätet, och önskar att i god tid ta del av kommande detaljplanering för att kunna genomföra projektering av ny elförsörjning. Väster om Gamlestadens fabriker finns en 130kV-ledning ägd av Vattenfall.

*Kommentar: Noteras.*

5. **Göteborg Energi GothNet AB** behöver bli informerade längre fram i planarbetet angående schakter, el- fjärrvärmeanslutning mm för att kunna förlägga rör och leverera bredband, IT-tjänster mm vid behov. Har optokablar och rör i området.

*Kommentar: Noteras.*

6. **Göteborgs Hamn** uppfattar sig inte berörd och har inga synpunkter att framföra.

7. **HIGAB** har inget att erinra.

**8. Kretsloppsnämnden**

- Positivt att staden utvecklas i områden där infrastruktur i form av VA-ledningar och gator redan finns. Detta ger ett *effektivare utnyttjande* av VA-anläggningen.
- Vid anläggning av större trafikleder bör reningsanläggningar anläggas för att *rena dagvattnet från de trafikerade ytorna*.
- Vid nybyggnationer och renoveringar bör hänsyn tas till *växthuseffekten* och att *kretsloppsanpassade material* väljs. Ändamålsenliga soprum som möjliggör en god *utsortering av hushållsavfallet* i olika fraktioner ska anläggas.

*Kommentar: Frågor om reningsanläggningar och kretsloppsanpassade material noteras inför kommande detaljplanering.*

**9. Kulturnämnden**

- Anser att förslaget på ett positivt sätt redovisar den *byggda kulturmiljöns betydelse och värde* för framtida stadsbilden i området.
- Pekar på ett antal kända *fornlämningar*, både fasta på land och i vatten, som bör skyddas för exploatering. Om inte exploatering kan undvikas bör fornlämningarna undersökas i syfte att fastställa respektive lämnings omfattning och vetenskapliga potential. *Föreslår en marinarkeologisk utredning* av de delar av Säveån som inte är undersökta.
- Saknar *fylligare redovisning av naturvärdena* i området, vilket bör kompletteras. Gäller framför allt Säveån som Natura 2000-område, där *förekomst och biotopkrav* för *lax* (upptagen i EU:s Art- och Habitatdirektiv och kräver särskild hänsyn) ska belysas. I Säveån finns även andra *rödlistade arter* som kräver särskilda hänsyn, bl.a kungsfiskare samt fiskarterna asp och havsnejonöga. Här gäller även särskilda krav enl. EU:s direktiv och Förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.
- I planen ska enl. PBL 4:1 innebörd/syfte och konsekvenser ”kunna utläsas utan svårighet”. Det bör finnas med ett syfte att *bevara de värdefullaste naturvärdena, t.ex Säveålaxen*. Planens *eventuella konsekvenser bör belysas bättre*, bl.a för naturvärden.

*Kommentar: Planen har kompletterats med en utförligare beskrivning av naturvärdena kring Säveån samt tydligare markanvändningskrav på områdena kring Säveån samt krav på varsamhet vid byggnation mm. Inriktningen inför fortsatt arbete är att Säveålaxen ej ska påverkas och att övriga rödlistade arter mm är en tillgång för stadsdelen som ska värnas. Hur påverkan kan minimeras bör utredas vidare i detaljplaneskedet utifrån gestaltningsinriktningen i Program för stråk längs Säveån.*

**10. Natur- och kulturmiljörådet Göteborgs stad** ansluter sig till Stadsmuséets skrivelse.
*Kommentar: Se svar på yttrande nr. 9*

**11. Lantmäterimyndigheten Göteborgs stad, distrikt centrum**

- Bör framgå tydligt att *kommunen är huvudman för de allmänna platserna*. Väsentligt att *ange de fastigheter som behöver tas i anspråk* helt eller delvis för utbyggnaden av de allmänna platserna.
- Av stor vikt att finna en *strategisk genomförandemodell* som fördelar investeringskostnader mot de exploateringsvinster/-möjligheter som planen skapar.

*Kommentar: Planen har kompletterats under avsnittet Genomförande med frågor om huvudmannaskap. Vilka fastigheter som behöva tas i anspråk helt*

*eller delvis av nya allmänna platser och som kan bli föremål för inlösen av kommunen bör utredas vidare i detaljplan. I dagsläget är det endast Kungsledens fastighet på Gamlestads torg som kan bli föremål för detta. Nya Kulan-kvarteren är av sådant stort kommunalt intresse att de bör göras allmänt tillgängliga (ej gata) där kommunen får svara för en andel av driften av trafikstråk och platser inom kvarteren. Se kommentar nr. 2 för genomförandefrågor.*

**12. Lantmäterimyndigheten Göteborgs stad, distrikt norr** påpekar att *val av trafiklösning torde påverka planläggningen* både avseende omfattning av verksamheter och bostäder, *samtidigt som också handelsetablering och dylikt påverkar vilken trafiklösning som kan förespråkas*. Utredningarna är intimt förknippade med varandra och *bör redovisas i samma handling*, särskilt då investeringskostnaderna för ev. ombyggnad/utbyggnad av ny vägförbindelse mot E20 är betydande.

*Kommentar: Trafiklösningar för försörjning av Nya Kulan, Gamlestads torg, Ånäsmotet och Bellevue har redovisats kortfattat i handlingen och bilagts utredningen som underlagsutredningar för att inte belasta handlingen ytterligare. Hur Artillerigatan kan avlastas från genomfartstrafik har däremot utretts översiktligt efter utställningsskedet i samverkan med Trafikkontoret. Frågan berör alla pågående och framtida planer i den nordöstra sektorn och bör utredas parallellt med detaljplanering i Kortedala-Bergsjön samt hanteras i den kommunomfattande översiktsplanen. Bedömningen är att det inte är rimligt att redovisa denna övergripande fråga i en områdesspecifik utredning som denna. Se även kommentar till yttrande nr. 18.*

**13. Lokalförsörjningsnämnden** påpekar att det redan nu är viktigt att beakta och avsätta *ytor till förskolor, skolor, lek och rekreation* etc samt att det vid detaljplaneringen utformas *säkra gång-, cykel- och biltrafiknät* till dessa verksamheter.

*Kommentar: En ny skolenhet planeras i östra delen av Kviberg. Denna bedöms tillsammans med Gamlestadsskolan kunna försörja ett framtida nytillskott om 150-200 skolplatser. Inom förtätningsområdet behövs sannolikt 2-3 nya förskoleenheter. Lämpliga lägen för var nya förskolor ska lokaliseras bör dock utredas ytterligare och hanteras i kommande detaljplaneläggning. Frågan bör hanteras tidigt för att hitta lämpliga lägen för att undvika onödiga gång- och cykelpassager över trafikerade gator, krav på utemiljöer mm. På grund av kraven på hög stadsmässighet bör förskolor mm inom detta område placeras i bottenplanet av annan bebyggelse och gärna i anslutning till grönområde.*

**14. Miljöförvaltningen**

- Hänvisar i stort till sina *synpunkter i samrådsskedet*, vad gäller nödvändigheten av åtgärder för att dämpa trafikökningen i området, miljöhänsyn, fokus på kollektivtrafik mm. Anser även att entreplanet bör lämnas öppet vid rivning i Nya Kulan och att härdverkstadsområdet inte bör återbebyggas. Då det råder brist på grönområden och mötesplatser kan området omvandlas till stadspark och knytas till Säveåstråket.
- Avstyrker inte bebyggelse i något delområde. Däremot *krävs anpassningar och avvägningar* om lämplighet i varje enskilt fall. Gäller *särskilt med avseende på skyddsavstånd* till industrier och leder med transporter av farligt gods samt *god ljudmiljö*. Innebär att det i vissa lägen krävs särskild omsorg vid utformningen av planlösningar, t.ex genomgående lägenheter med tillgång till tyst alt. ljuddämpad sida.

- En förutsättning för att *klara miljökvalitetsmålen* är att trafikarbetet på väg minskar. Detta kan bl.a styras genom att *minska antalet parkeringsplatser* vilket kan ske om det finns *tillgång till god kollektivtrafik*, vilket förvaltningen anser vara fallet i området. Vad gäller parkeringsnorm bör området ses som *ett av stadens centralare delar*. *P-normen tar inte tillräcklig hänsyn till tillgången till kollektivtrafik och service*. För att klara målen för luft, framför allt för växthusgaser och kväveoxider, *måste insatserna intensifieras*.
- P-norm för nybyggnation av bostäder bör vara 0,5-0,6. *Samutnyttjande* bör ses som en självklarhet eftersom marken är för värdefull för att inte utnyttjas maximalt. *Ökad blandning av bostäder och verksamheter* i stadens centrala delar är ett annat sätt att minska trafikarbetet. Det är *av största vikt att prioritera* åtgärder som t.ex *förstärkt kollektivtrafik* samt arbetet med en *Grön resplan*.

*Kommentar: Planen föreslår att en "grön resplan" tas fram parallellt med kommande detaljplaner för att trycka på vikten av ett ökat kollektivtrafikåkande, bil-pooler, cykling mm. Gröna resplaner hanteras av Trafikkontoret som har ett övergripande ansvar för dessa planer.*

*Planen föreslår en lägre p-norm jämfört med dagsläget. Denna har stämts av med befintligt behov i området. Frågan bör utredas vidare i detaljplaneskedet. För att möjliggöra en flexibilitet i antalet p-platser förläggs markparkering söder om Säveån, vilket i ett senare skede skulle kunna omvandlas och förtätas.*

**15. Park- och naturnämnden**

- Tillstyrker planen
- *Grönområdena i Gamlestaden är få*, varför *Säveån* med stränder är ett viktigt rekreationsområde. Den kommer också utgöra *ett av de stora stråken* för gående och cyklister. Eftersom de större gemensamma parkerna helt saknas måste *det fortsatta planarbetet tillgodose behovet av uterum* dels inom kvarteren och dels med torg och mindre parker vid knutpunkter.
- Överhuvudtaget betonas behovet av att bryta känslan av isolerad stadsdel som Gamlestaden har, genom att *bearbeta förbindelsen mellan Munkebäck, Bagaregården, Gamlestaden och Kortedala*. Det kan göras med stora och vackert utformade stråk att röra sig i och genom att planera in bostäder utmed de idag ensidigt utnyttjade verksamhetsområdena, t.ex Gamlestadsvägen.

*Kommentar: Gestaltningen av Säveån som grönstråk, förbindelserna mellan nämnda stadsdelar och behovet av uterum bör fördjupas under detaljplaneskedet.*

**16. Härlanda Stadsdelsförvaltning**

- Är *positiv* till den fördjupade översiktsplanen. En *utveckling av områdena kring Säveån är mycket positiv* inte bara för Härlandabor utan även för andra göteborgare.
- Framhåller att det *finns behov av bostäder för äldre och personer med funktionshinder* i Härlanda. Tillgängligheten för handikappade ska beaktas.

*Kommentar: Behovet av äldreboende och specialboende noteras inför kommande detaljplanering. Frågor om tillgänglighet föreslås hanteras i detaljplan.*

**17. Stadsdelsförvaltningen Kortedala**

- Tillstyrker planen med tillägg av lämnade synpunkter.
- En stadsförnyelse med den omfattning och inriktning som föreslås har *stor betydelse för områdets utveckling och tillväxt*.
- *Utvecklingen av Gamlestads torg är en central del* när det gäller att skapa en attraktiv stadsbild. Det är viktigt att ansträngningar görs för att lösa finansieringen.
- *Promenadstråket* längs Säveån är ett positivt tillskott, liksom nya *mötesplatser, torg och gröna rum*. Kopplingar till Kviberg och Göta älv bör beaktas.
- Den *omfattande handel som föreslås integrerad med befintlig handel* i Gamlestaden låter tilltalande och skapar förutsättningar för tillväxten i Gamlestaden. Effekterna av utökad trafik, tillfarter, parkering mm bör ges en godtagbar lösning i fortsatt planarbete. På lång sikt kan en *utökad handel påverka bl.a Kortedala torg*, men det har visat sig att sällanköpshandeln där redan i dagsläget har svårt att hävda sig och det är osäkert om etableringen i Gamlestaden ytterligare skulle förvärra situationen.
- Planens genomförande kommer tillsammans med planerad utveckling av Kviberg, Marieholm och Slakthusområdet att *innebära en förskjutning av tyngdpunkten från Kortedala till Gamlestaden*, vilket föranleder en *översyn av kulturverksamheten*. I Gamlestadens medborgarhus finns ett av kommunens minsta folkbibliotek medan ett av stadens fyra resursbibliotek finns på Kortedala torg. Förvaltningen föreslår en *utveckling och utbyggnad av Medborgarhuset till ett kulturhus* liknande Blå Stället i Frölunda eller det som nu planeras i Härlanda park. Utöver samlingslokaler, anpassade lokaler för kulturskolan och väsentligt utökade biblioteksslokaler bör det finnas utrymme för teater-, musik-, utställnings- och caféverksamhet samt ett ev museum och en mötesplats utomhus för musikunderhållning, dans, boule och uteservering.
- Gamlestaden är redan idag utsatt vad gäller trafik och miljö. Ska intentionerna om en attraktiv blandstad kunna förverkligas *måste miljöstörningar från utökad trafik och de stora infrastrukturprojekten begränsas.* Möjligheten att *påverka beteenden* genom dimensionering och placering av parkeringsplatser, satsningar på en attraktiv kollektivtrafik med hög tillgänglighet, bekväma gc-stråk mm bör tas tillvara. Förslag i den fördjupade översiktsplanen bör följas upp med *konkreta åtgärder* i den kommande detaljplaneringen. *Problem som alstras av genomfartstrafik måste behandlas i separata utredningar*.
- Föreslagen utbyggnad kommer att medföra ett *ökat behov av kommunal service*, i första hand för skola och förskola men det kan även bli aktuellt med etablering av särskilda boenden mm. En fortsatt nära *samverkan* kring dessa frågor förutsätts.
- En trygg och säker miljö är en viktig förutsättning för trivsel och god hälsa. Här handlar det dels om *skydd mot risker* pga trafik och verksamheter men även *utformning av bostadsmiljöer, stråk och gaturum så de upplevs trygga* över hela dygnet. Angeläget att beakta tillgänglighet för grupper med olika slag av funktionshinder. Trygga vägar till skola och förskola måste ägnas särskild uppmärksamhet.
- *Mångfalden* och en *stadsdel som lever över hela dygnet* måste värnas genom ett varierat utbud av bostäder, upplåtelseformer, storlek och hyresnivåer.

*Kommentar: Synpunkter om trafik, service, trygghet, miljöhänsyn, mötesplatser mm samt önskemål om ett kulturcentrum i Medborgarhuset noteras inför fortsatt planarbete. Ett kulturcentrum ligger i linje med önskemålen om att låta området norr om Artillerigatan utvecklas som blandstad parallellt med övrig förnyelse. Vad gäller handelns framtid på bl a Kortedala torg har*

*livsmedelshandelns storlek begränsats för att begränsa påverkan och inte konkurrera ut de lokala torgen.*

**18. Trafikkontoret**

- Anser att en *förnyelse av Gamlestaden är behövlig* och utgör en *intressant utbyggnadsmöjlighet*. Det är *rätt väg att gå att förnya stadsdelen genom konvertering* av markparkering och gamla verksamhetsområden och att skapa byggbar mark av impediment på trafikområden.
- *Tillstyrker ej föreslagen trafiklösning*. Trafikkontoret (TK) delar inte slutsatserna vad gäller trafiken och kan därför inte tillstyrka översiktsplanens trafiklösning. En *fortsatt dialog krävs* för att *finna en trafiklösning som är god och samtidigt ger en bra stadsutveckling.*
- Förslaget till stadsutveckling förutsätter *omfattande åtgärder i infrastrukturen*, som att *ersätta befintliga anläggningar* med nya samt *nyinvesteringar för att minska genomfartstrafiken*. Genomförandet kräver stora åtaganden från enskilda aktörer.
- *Stadsförnyelse av äldre industriområden* och *komplettering av infrastrukturen* som behövs med anledning av detta, *måste klaras genom de förädlingsvärden som uppstår* genom konverteringen. Alla utbyggnadsresurser kommer inte att kunna genomföras samtidigt. Därför behövs en prioritering så *samverkanslösningar* kan formas mellan kommunen och privata aktörer.
- Strukturen på det överordnade vägnätet i de östra stadsdelarna är radiellt uppbyggd varför *nästan all trafik som alstras i denna sektor samlas i Gamlestaden* där vägarna möts. Samtidigt som Kvibergslänken byggdes gjordes miljöupprustningar i syfte att reducera trafiken på Artillerigatan. Planförslagets tillskott i *Gamlestaden* av bostäder, lokalytor och en ny centrumanläggning, samt exploateringen av *Kviberg och Bellevue har dock inte ingått som underlag för dimensionering av dagens trafiklösning och ligger helt utanför de marginaler som finns*. Trafiken kommer att direkt och indirekt hamna på Artillerigatan. Den *avlastning som Kvibergs broväg bidrar med är marginell* pga kapaciteten dels på vägen och dels i Munkebäcksmotet. TK har svårt att se att man kan lägga fram ett planförslag som pekar på högre trafikvolymer än före ombyggnaden från fyra till tre körfält. *Tillstyrker inte förslag som medför ökade trafikvolymer på Artillerigatan*. Den trafik som alstras öster om Bellevue bör fördelas ut på det överordnade vägnätet både mot Rv 45 och E20. Detta problem lägger stora begränsningar på att utveckla stadsdelen.
- I förslaget ingår en total ombyggnad av Gamlestads torg. Om detta ska kunna genomföras anser TK att man *först måste reducera de genomgående trafikströmmarna på Gamlestadsvägen respektive Artillerigatan* avsevärt, vilket kräver nyinvesteringar i denna sektor. Den trafiklösning som presenterats i förslaget uppfyller inte Trafikkontorets krav. Med *lämpliga förändringar av dagens lösning* kan framkomligheten för kollektivtrafiken och trafiksäkerheten för fotgängarna till och från hållplats tillgodoses bättre. *Planskildheten på Gamlestads torg fungerar bra för vägsystemet* men motverkar möjligheterna att utveckla den stadsmässighet som eftersträvas i planen. Förslaget redovisar en plankorsning med alla trafikströmmar i samma plan. TK kan inte se att en sådan lösning klarar de beräknade trafikströmmarna. Kollektivtrafiken ska ha *fortsatt prioritet* som också måste omfatta busstrafiken. *Anser att en planskild korsning mellan spårväg och biltrafik samt planskild gångpassage till hållplatsen behövs* när trafiken dessutom beräknas öka.
- Prognosen för bilalstring bör redovisas med *både miljöalternativ och maxalternativ*. Förslaget måste också *beskriva konsekvenserna av en högre bilalstring*.

- TK ifrågasätter om läget kan erbjuda den tillgänglighet som normalt erfordras för nya centrumanläggningar eftersom det är *svårt att klara trafikströmmar och tillgänglighetskrav* med åtkomst i alla riktningar från Artillerigatan. All erfarenhet visar på att dagens handel värderar tillgänglighet med bil högre än kollektivtrafik och att sådana krav kommer. Det scenario som *måste undvikas är en alltför generöst tilltagen yta för handel* som drar till sig trafikalstrande stormarknader och volymhandel.

*Kommentarer: Efter utställningen har Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och Fastighetskontoret samverkat för att hitta lösningar på de frågor TK påtalat. En första uppskattning har gjorts av samtliga kostnader för trafikinvesteringar mm och bedömts som rimliga att hantera genom samverkanslösningar i planområdet som helhet.*

*Planhandlingen har kompletterats med en utförligare beskrivning av trafikstrukturen i Kortedala-Bergsjön, genomfartstrafiken på Artillerigatan, och dess påverkan på lösningen för Gamlestads torg mm. Förslaget till förtätning grundas på en inriktning om att utnyttja det extremt goda kollektivtrafikläget, speciellt vid Gamlestads torg. En baksida av förtätningen är dock att biltrafiken ökar på bl a Artillerigatan.*

*Ett övergripande problem i den nordöstra sektorn är ett underskott av tvärförbindelser mot Rv 45 samt E20. För att klara genomfartstrafik från Kortedala och Bergsjön samt den planerade utbyggnaden i Kviberg, Bellevue och Gamlestaden behövs en förstärkning av vägnätet. Möjligheter till avlastning av Artillerigatan har utretts ytterligare efter utställningen och diskuterats mellan förvaltningarna. Ett arbete för att hitta en godtagbar lösning bör prioriteras för att inte stoppa upp fortsatt utveckling och förnyelse av Gamlestaden som stadsdel samt övrig förnyelse i nordöstra Göteborg.*

*Förslag har bl a funnits på att förlänga den nyligen utbyggda Kvibergslänken till Torpamotet vilket vore önskvärt för att avlasta både Artillerigatan och Munkebäcksmotet. Andra alternativ som diskuterats är anslutningar mellan Kortedalavägen och Rv 45 samt den s k Mellbyleden i Partille. Detta har dock inte bedömts som en fråga för den fördjupade översiktsplanen för Gamlestaden att utreda. Trafikförsörjning av Kortedala – Bergsjön och möjligheter att avlasta Artillerigatan föreslås utredas parallellt med detaljplanering inom området.*

*Planskilda lösningar mellan kollektivtrafik, bil och gående vid Gamlestads torg skulle medföra stora problem att skapa en trygg och trivsam entré till kollektivtrafikknutpunkten. SBK anser att det skulle resultera i samma lösning som finns idag, som de flesta upplever utgör ett betydande trygghetsproblem både för boende och verksamma men även för stadsdelens utveckling.*

*Den samhällsekonomiska vinsten i att riva viadukten vid Gamlestads Torg och ersätta denna med en lågbro har diskuterats under planarbetet och bedömts som högre än att vänta ut viaduktens livslängd. Motiv är bl a ökad trygghet, vilket t.ex stadsdelsförvaltningen kopplar till förbättrad hälsa samt större benägenhet att nyttja kollektivtrafik om den uppfattas ligga i en attraktiv miljö. En utveckling av knutpunkten som stadsmiljöligger även i linje med K2020-projektet. En rivning medför också en betydande exploatering och högre markvärden som om den genomförs samlat kan bidra till finansiering av förnyelsen.*

*Hur trafiken ska lösas och samordnas med övriga krav, som t.ex utbyggnad av knutpunkten, exploatering och stadsbild föreslås hanteras samordnat i en detaljplan för Gamlestads torg och Gamlestadens fabriker. Detaljplanen bör påbörjas inom kort för att kunna samordnas med den planerade pendeltågsstationen som ska börja byggas under 2007.*

**19. VA-verket Göteborg**

- Påpekar att delar av området ligger *under* den av Göteborgs vattenplan *rekommenderade lägsta grundläggningsnivån* +12,80 m. Det är viktigt att *kartlägga* de områden som är berörda av en framtida eventuell ökad *översvämningsrisk.*
- Säveån är en skyddsvärd recepient varför *direktavledning av obehandlat dagvatten ej* får ske till ån. Behandlingsbehov bedöms enligt vattenplanen för nya eller förändrade anslutningar.
- Förslaget berör befintliga VA-ledningar. I vilken omfattning är svårt att överblicka varför VA-verket bör medverka i projekteringen.

*Kommentar: Flera delar av planområdet ligger under +12,80 m. Hur översvämningsrisken, VA-ledningar mm ska hanteras för respektive område hanteras vidare i detaljplan.*

**STATLIGA OCH REGIONALA VERK, MYNDIGHETER OCH BOLAG**

**20. Länsstyrelsen (bilaga 2)**

- Tillstyrker planen. En utveckling av Gamlestaden får ses som *en av de viktigaste översiktliga planfrågorna* i Göteborg just nu. Planområdet innehåller de kanske hittills bästa möjligheterna efter norra Älvstranden att lokalisera bostäder och handel i centrala lägen med god tillgång till kollektivtrafik utan att ta grönområden i anspråk.
- I den fortsatta planeringen behöver *bebyggelsen närmast trafiklederna* – väg och järnväg – studeras noggrant med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och till behovet av skydd mot olyckshändelser. Även *bebyggelsen intill riksintresset Säveån* måste studeras ytterligare, vilket ev. kan resultera i vissa omdispositioner.
- Föreslagen utveckling *får antas ge ett bidrag till bättre luftförhållanden* i staden.
- Sedan samrådet har planen utökats och preciserats. De viktiga gestaltningsfrågorna samt trygghetsfrågor har fått ett berättigat stort utrymme och gett en kvalitetsfull grund för diskussion. Tekniska frågor har dock fått mindre utrymme vilket gör att *grundförhållanden, risker, buller- och luftfrågor kommer att få utredas senare*. Det kan inte uteslutas att viss bebyggelse kan bli olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser.
- Planen är otydlig vad gäller:

  *Buller* – går inte att utläsa i vilken utsträckning föreslagna dispositioner är förenliga med riksdagens riktlinjer för trafikbuller. Återstår ett omfattande arbete att övertyga om att tillkommande byggnader kan placeras och formges så att bullerförhållandena blir rimliga samtidigt som miljön blir trivsam.

  *Säveån* – På plankartan har ett brett grönbälte angivits som *bör garantera att åns kvaliteter tillvaratas* i enlighet med Natura 2000-bestämmelserna. Grönbältet *borde ha breddats även i den västra delen* så att åtminstone tio meters bredd av stranden på båda sidor hade visats. Eventuella byggnader nära stranden *måste inklusive sin*

*grundläggning och stabilisering kunna visas inte påverkar vattenmiljön*, för att riksintresset Säveån ska ha beaktats tillräckligt.

*Riskförhållanden* – undergrunden är generellt dålig i planområdet, varför det funnits anledning att diskutera hur olika riskfaktorer - som *stabilitetsförhållanden, skredrisker, utbredning av förorenad mark, erosionsförhållanden vid Säveån samt översvämningsrisker, även i förhållande till klimatförändringar* - kan komma att påverka markdispositionen.

*Järnvägar* – planen bygger till stor del nära järnvägar men har inte redovisat några konflikter i förhållande till dessa. Säkerheten mot järnvägen är inte tillräckligt behandlad och kan komma att kräva *friytor närmast spåren* som påverkar gestaltningen. Bl.a behövs större avstånd än 10 meter för tåg som kan tänkas spåra ur för att räddningstjänsten ska ha möjlighet att komma fram och göra en räddningsinsats. Järnvägarna är av riksintresse, och det är självklart angeläget att *planerad utbyggnad av dessa även på sikt ska kunna prioriteras i förhållande till ny bebyggelse*. Länsstyrelsen kommer att bevaka detta vid kommande detaljplanering och järnvägsplanering.

*Miljökvalitetsnormer (MKN) och mellankommunala intressen* – har inte analyserats i planen. Länsstyrelsen har dock inte anledning av befara att planinnehållet skulle medföra att MKN skulle överskridas eller att mellankommunala frågor skulle behöva samordnas.

*Kommentarer:* *Planen har kompletterats med krav angående bevarande av naturvärden kring Säveån. I den västra delen är båda stränderna starkt påverkade av utfyllnader mm. Båda stränderna utgör till större delen kaj, vilket gör att det bör vara möjligt att hårdgöra detta strandparti utan att behöva påverka naturvärdena i ån.*

*De översiktliga utredningar av befintliga och framtida förhållanden för buller och utsläpp som gjorts i samband med planeringen av Partihallsförbindelsen visar att det sannolikt inte uppstår problem som hotar en framtida exploatering. Miljökontoret bedömer ej heller partikelhalten som ett hot för exploatering, eftersom värdena avklingar snabbt från källan som i detta fall främst utgör motorvägen. Mer detaljerade bedömningar om luft och buller bör dock göras i samband med kommande detaljplanearbeten.*

*En kvantitativ riskanalys har tagits fram för bedömningar av bebyggelse i närheten till väg och järnväg med farligt gods, säkerhetsavstånd, elsäkerhet mm. I denna föreslås en säkerhetszon mot järnvägen om 25 meter och ner till 10 meter invid pendeltågsstationen. Eftersom det är mycket önskvärt att skapa en knutpunkt där pendeltågsstationen integreras i den nya bebyggelsen är det viktigt att kunna komma så nära järnvägen som möjligt med bebyggelse. Hur detta kan uppnås bör utredas vidare i kommande detaljplan. Spåret förbi stationen bör bl.a förses med urspårningsskydd mm.*

*Reservat för framtida järnvägsutbyggnader utmed Norge-Vänernbanan har diskuterats med Banverket, som menar att sådana ligger så långt fram i tiden att frågan får hanteras som en möjlighet men utan att lägga fast reservat. För Västra Stambanan har ett reservat lagts ut som riktlinje för markanvändning.*

*I detaljplaneskedet bör frågor om buller, teknik, markfrågor, grundvatten, skyddsåtgärder mot farligt gods, framkomlighet för Räddningstjänsten mm utredas vidare.*

**21. Göteborgsregionens kommunalförbund.**

- Av utställningshandlingen framgår att har reviderats och kompletterats med hänsyn till GR:s tidigare samrådsyttrande. GR har inget att invända mot planförslaget och *hänvisar till tidigare remissvar* vad gäller vikten av att skapa en *hållbar och långsiktig stadsstruktur* som dels *förstärker regionens östra stadsdelar* samt knyter samman planområdet med Göteborg; Gamlestadens roll som entrépunkt; områdets goda förutsättningar att från regionalt perspektiv utvecklas till ett *attraktivt arbets-, bostads- och serviceområde* som på sikt kan *avlasta regionens centrala delar*; planförslagets bidrag till att *minska den befintliga sociala segregationen* samt *öka tryggheten* vilket är ett *viktigt led i regionens utveckling*; vikten av infrastrukturprojekten; *Säveån som regional tillgång*; och *handel* som ett komplement till Partille köpcentrum.

- GR ser positivt på planförslagets syfte och stöder intentionerna att planera för en blandstad där hänsyn tas till social integration, befintliga naturvärden och en god kollektivtrafik.

*Kommentar: -*

**22. Banverket**

- *Refererar till samrådsyttrandets synpunkter* med att pendeltågsstationerna ser ut att vara *bra placerade* med direktkontakter med spårvägen; betydelsen av *funktionella gång- och cykelvägar* till och från stationerna; att *exploateringsgraden bör vara hög* för att ta tillvara de goda kollektivtrafiklägena men också att *utrymme måste finnas för järnvägens framtida expansion*.

- Området gränsar till de *två viktigaste järnvägslinjerna* – Norge-Vänernbanan och Västra stambanan som *båda är av riksintresse*. Utbyggnaden av dubbelspår för Norge-Vänernbanan påbörjas 2007, inom den del där pendeltågsstationen planeras ligga. *Kommande detaljplaner för Gamlestadstorget och Gamlestadens fabriker bör starta i början av 2006 för samordning med järnvägsplanen.* En viktig fråga är utrymme för plattformars längd och bredd och att goda anslutningar planeras till framtida gång- och cykelvägar. Banverkets ambition är 250 meter långa plattformar gärna med gångvägsanslutning till plattformsändarna, pga begränsat utrymme.

- För Västra stambanan mellan Ånäsmotet och området vid Sävenäs lokstallar ska *utrymme reserveras för Västlänkens anslutning*, fyra spår på Västra stambanan, *pendeltågsstation och tåguppställning* vid lokstallarna. Detta innebär att området söder om Malmsjögatan och von Utfallsgatan inklusive området mellan de båda lokstallarna österut i stort sett *måste reserveras för järnvägens fortsatta utbyggnad*.

- För närvarande pågår en f*örstudie om förbättrade järnvägstransporter till och från Göteborgs hamn och industrierna på västra Hisingen*. En förslagshandling förs på remiss våren 2006. Visioner finns om Hamnbanans och Bohusbanans framtida anslutningar till järnvägssystemet, bl.a via en tunnel under utredningsområdet som kommer ut i marknivå vid Bellevue industriområde.

- Banverket tror inte att det är en framkomlig väg att permanent slopa transporter av farligt gods på Norge-Vänernbanans östra spår. Riskanalysen för området torde dock bli hanterbar om merparten av framtida farligt gods-transporter går på det västra spåret till Sävenäs via den s.k. Hammaren.

*Kommentar: Tidsfrågan kring detaljplan för Gamlestads torg är noterad.*
*Det är önskvärt att skapa ett gent gc-stråk västerut vid pendeltågsstationens södra entré vilket omöjliggör anslutningar vid plattformsändarna. Utredning pågår kring möjliga lösningar.*

*Mark har reserverats för ytterligare spår söder om Malmsjögatan. Lokstallarna har dock bedömts som kulturhistoriskt intressanta och bör bevaras varför en målsättning bör vara att hitta lösningar att samla spårpaketet mellan det södra lokstallet och E20. Räcker inte ytan bör ytterligare spår förläggas där spåren går idag mellan lokstallarna.*

*Banverket har tidigare, i samband med dubbelspårsplaneringen, muntligen vid flera tillfällen gett besked att det inte kommer att gå farligt gods på det östra spåret genom pendeltågsstationen utan att alla framtida farligt godstransporter kommer att ske via "Hammaren" (det västra spåret). Samtlig planering i området har utgått från detta. Efter utställningen har även en diskussion förts med Räddningstjänsten som anser att det är önskvärt att undvika farligt gods genom stationsområdet. Skulle nödläge uppstå bör dock enstaka undantag kunna göras. Frågan bör diskuteras vidare och fastställas i detaljplan.*

*Förslaget till förstudie och nya sträckningar för Hamnbanan kommenteras i separat yttrande från Byggnadsnämnden.*

**23. Fiskeriverket** har inga synpunkter på planförslaget.

**24. Partille kommun**

- Vill informera om att det planerade *köpcentrumet i Partille - Allum - får en yta om ca 50 000 kvm*, varav nybyggnationen omfattar 34 000 kvm. De förutsättningar som ligger till grund för resonemanget ”att det finns utrymme att redan på ett tidigt stadium etablera ett regioncentrum för mellan 20-30000 kvm urvals- eller sällanköpshandel i Gamlestaden” är alltså förändrade.
- Vid planeringen av Allum beräknades det primära konsumentunderlaget bestå bland annat av boende i de östra delarna av Göteborg. Till viss del har alltså *Allum samma konsumentunderlag* som det som anges för en ev. framtida etablering av ett handelscentrum i Nya Kulan i Gamlestaden.
- Stadsbyggnadskontoret i Partille menar att det är angeläget att *vid fortsatt planering se över det samlade utbudet av handel och behovet i regionen* och att man därvid *beaktar redan etablerade handelsställen.*

*Kommentar: Planhandlingen har korrigerats vad gäller ytor. När handelsutredningen färdigställdes våren 2005 utgick den från senast kända kunskap om ett tillskott av 34.000 m² ny handel i Partille, vilket med befintligt centrum antogs landa på ca 44.000 m² totalt. I handelsutredningen gjordes också en bedömning om kundunderlag där ett avdrag gjordes för de som kan förväntas välja att i första hand handla i Partille. Det har således funnits med i de bedömningar som gjorts.*

*I övrigt har Partilles tankar från samrådet om ett centrumstråk utmed Säveåns dalgång med en central del som präglas av stadsmässighet, bedömts som en god tanke som bör ligga till grund för framtida utveckling i dalgången på lång sikt. En mer övergripande diskussion om handel kommer att föras bl a i den kommunomfattande översiktsplanen som håller på att utarbetas.*

**25. Polismyndigheten i Västra Götaland, Polisområde 1 Npo Kortedala/Bergsjön**

- har *inga ytterligare synpunkter* förutom de som framförts i samrådet om *ordnings- och trafikfrågor; dagens trafikproblem* vilket ger negativa konsekvenser för både befolkning och näringsliv; vikten av *avlastning av Artillerigatan* och att kunna fördela trafiken på ett framtida *Slakthusmot* och ett *justerat Ånäsmot*; att säkerhets- och framkomlighetsfrågor för *utryckningsfordon* bör beaktas; *trafiksäkerhet*; önskemål om bra belysning och att hålla buskvegetation låg samt ge *fri uppsikt* vid parkeringsplatser, skolor och annan områdesanknuten service för att *minska risker för rån, inbrott och skadegörelse*; behovet av väl tilltagen *parkering*; möjligheten att inom området utveckla en *bärkraftig och attraktiv stadsmiljö* lämplig för boende, kommersiell och offentlig service; vikten av en *förtätad och trivsam miljö* med mötesplatser, kultur och blandat innehåll *vid Gamlestadstorget*; att blandat innehåll anses *förebygga inbrottsstölder* jämfört med områden som under nattetid saknar närvaro av människor, *barnsäkerhet och vatten*; samt att *idrotts-, rekreations- , ungdomsverksamhet mm* bör placeras så att den under sen kväll och nattetid *inte stör närboende*.

*Kommentar: Synpunkterna från samrådet har noterats inför kommande detaljplanearbete. Planen har kompletterats med beskrivning av bl a trafikproblem och framkomlighet. En överetablering av parkering ligger däremot i konflikt med attraktiva stadsmiljöer och viljan att främja ett högt utnyttjade av befintlig kollektivtrafik. Idrotts-, rekreations-, och ungdomsverksamhet har setts utgöra en del av stadslivet och något som gör staden levande och attraktiv för många varför planen motsätter sig en mer avskild placering av dessa verksamheter. De bör dock placeras utmed huvudstråken i området för att vara lättillgängliga.*

**26. Räddningstjänsten Storgöteborg**

- Den riskutredning som är upprättad är en *bra grund* för ett fortsatt arbete. *Kompletteringar kan behöva göras* allt eftersom planarbetet blir mer detaljerat.
- *Avståndstabeller* som grund för riskhänsyn i samhällsplaneringen kring transportleder är positiv, då de uttrycker kommunens uppfattning kring säkerhet och robusthet som bör avvägas mot utvecklingsintressen. *Avsteg från gällande skyddsavståndsriktlinjer får ej innebära att risken ökar*.
- *Avstånden till farligt godsled* har generellt minskats jämfört med gällande ”Översiktsplan för Göteborg fördjupad för sektorn transporter av farligt gods”. T.ex har avståndet för bebyggelsefritt område minskats från 30 meter till 25 meter, genom goda insatsmöjligheter för Räddningstjänsten. Vill klarlägga att *Räddningstjänstens tillgänglighet ej kan ligga till grund för minskade skyddsavstånd mellan farligt godsleder och bebyggelse, oavsett verksamhet*. Den dimensionerande typen av olyckor är t.ex explosioner med mycket snabb skadeutbredning där begränsning av fortsatt skadeutbredning tar tid och kräver insatser att hantera skadeutfallet på plats.
- I riskutredningen har ett flertal förutsättningar och avgränsningar gjorts som påverkar riskbilden. *Dominoeffekterna vid en olycka på rangerbangården* med flera olika typer av farligt gods är otydligt belysta. *Vill att dessa klargörs*.
- Det nämns på flera ställen i riskutredningen att olika skyddsåtgärder kommer att reducera risken. *Reduceringseffekterna är endast kvalitativt* beskrivna. Räddningstjänsten anser inte att detta är tillräckligt underbyggt utan de *måste även beskrivas kvantitativt*.

*Kommentar: En bedömning från Enviro Planning AB som genomförde riskanalysen är att sannolikheten för dominoeffekter torde vara mycket mindre än för de skadehändelser som identifierats. Den enda specifika domino-*

*händelse som tagits med är BLEVE med brandfarlig gas, som brukar beaktas i denna typ av riskanalyser. I övrigt tas det till viss del hänsyn till sannolikheten för dominoeffekter i grunden för vad som kan orsaka en olycka med ett visst godsslag.*

*Konsekvenserna vid en dominoeffekt torde ha samma utbredning som för respektive typ av farligt gods vid en olycka, förutom i några speciella fall, där sannolikheten bedöms som mycket liten. En sådan händelse kan vara att det brinner intill en klorgasvagn, där innehållet till slut börjar koka och vagnen rämnar, vilket skulle ge en mycket stor konsekvens inom ett mycket stort område. Sannolikheten för en sådan händelse torde dock vara mycket mindre än för BLEVE med brandfarlig gas eftersom man kan dra undan vagnen eller kyla den om det brinner i närheten.*

*Frågan om bebyggelsefritt område samt enskilda skyddsåtgärder efter sträckor med farligt gods får utredas separat vid detaljplanering samt vid projektering av järnväg- och vägombyggnader. Bedömningen har varit att det är mycket viktigt att kunna bygga nära kring den planerade pendeltågsstationen för att integrera den i stadsstrukturen och skapa trygga miljöer. Förutom möjliga skyddsåtgärder bör även gestaltningsfrågorna av åtgärderna behandlas ytterligare.*

**27. Telia Sonera**

- I *genomförandebeskrivningen* bör ingå att ändringar av Telia-Soneras anläggningar inom exploateringsområdet kommer att debiteras fastighetsägaren/exploatören. I god tid innan några arbeten påbörjas i närheten av TeliaSoneras anläggningar ska *beställning på ev. undanflyttning* ha inkommit till TeliaSonera.

*Kommentar: Frågorna hanteras i kommande detaljplanering.*

**28. Vägverket**

- Glädjande med en så pass *djup och omfattande analys* av området. Space syntax analys ger en god bild av vad planen kan resultera i.
- Det är oroande att stora delar av Sävenäs och Bagaregården även fortsättningsvis kommer att ha dålig kontakt. *Går det att överbrygga E20-barriären ännu mer*?
- E20 är idag tidvis mycket hårt belastad, varför *trafikåtgärderna i området inte får leda till att mer lokal trafik leds upp på E20.*
- I dagsläget finns *inga pengar för ett ev. Slakthusmot*. Om pengar kommer till ett sådant blir *placeringen troligen i ett nordligt läge* eftersom det trafiksäkerhetsmässigt är för svårt att göra ett fullständigt mot i dagens läge.
- Finns det någon *samordning mellan de olika köpcentra som planeras/byggs* och varifrån kommer kundunderlaget?

*Kommentar: E20-barriären är svår att överbrygga mer i dagsläget. Den nya Partihallsförbindelsen ökar bredden på vägnätet vilket ökar barriären ytterligare. Om SKF samlar sin verksamhet i Sävenäs kommer stora möjligheter öppnas för att förnya även det västra området vilket kan öka möjligheterna att knyta samman Bagaregården, Munkebäck och Gamlestaden.*

*En viktig del är att arbeta extra mycket med de kopplingar som finns, t.ex vid Ånäsmotet, Ånäsvägen, Munkebäck samt gångbron mot Malmsjögatan. Viktigt att de utformas tryggt, ljust och med en genomtänkt design vilket bör ligga inom ramen för Partihallsförbindelseprojektet.*

*En stor del av genomfartstrafiken som idag belastar Artillerigatan har mål antingen på västra Hisingen eller i sydvästra Göteborg. Det gör att det är rimligt att ansluta dessa så snabbt som möjligt till det övergripande vägnätet. Alternativa lösningar till E20 resp. Rv45 finns men Rv 45 har bättre kapacitet att ta emot ny trafik.*

*Stadsbyggnadskontorets och Trafikkontorets inriktning har länge varit att ett nytt Slakthusmot bör ligga i anslutning till befintlig Slakthusgata för att på ett naturligt sätt kunna anslutas till det lokala vägnätet. Ett läge i anslutning till Slakthusgatan bör därför prövas ytterligare i Om belastningen mot E20 ska hållas nere är det viktigt att ett framtida mot till Rv45 hamnar i ett läge som upplevs naturligt som resenär. Om ett nordligt läge ändå blir aktuellt bör projektet ansvara för en ny vägkoppling under järnvägen mot Gamlestaden.*

*De handelsutredningar som gjorts i samband med planarbetet har beaktat utbyggnaderna i bl.a Partille.*

**29. Västtrafik Göteborgsområdet**

- Anser att de komplexa frågeställningarna behandlats på ett föredömligt sätt. Inte minst kollektivtrafikfrågorna inrymmer en hög grad av komplexitet.

*Konsekvenser kapacitet*

- Gamlestaden ligger centralt och har *resbehov i många riktningar*. Etablering av omfattande *handel* i stadsdelen *accentuerar dessa behov*. Förutsättningarna för planerade väg- och järnvägsförbindelser är inte helt klarlagda och kräver *omfattande utredning* för att en tydlig framtidsbild för kollektivtrafik ska kunna målas upp.
- Exploateringen av verksamhetslokaler inkl handel är omfattande. *Konsekvenserna för kollektivtrafiken är svåra att bedöma* och påverkas i hög grad av vilka verksamheter som blir aktuella. När det gäller *bostäder* påverkas resandet på morgonen i första hand resandet mot väster. För nya *arbetsplatser* kan vi förvänta oss det omvända förhållandet med en ökning i den minst belastade riktningen. *Handel* bör inte påverka beläggningen på morgonen, däremot kan möjligen belastningsproblem uppkomma på eftermiddagar liksom lördagar.
- För utformning och dimensionering *måste även utbyggnadsplaner för angränsande områden beaktas*. För spårvägs- och busstråken mot Bergsjön och Partille antyder *försiktiga beräkningar* att antalet *spårvägsresor under maxtimmen på morgonen kan öka med 20-25 %* till följd av samtliga planerade byggnationer i Gamlestaden, Bellevue och Kviberg. Linje 7 har redan nått det *teoretiska kapacitetstaket* samtidigt som överflyttningar påverkar samordningsförutsättningarna. *Förstärkningsturer kan därför vara nära förestående enbart pga bostadsutbyggnaden.*
- Intressant att *mer än hälften av de nya bostäderna* inom planområdet ska ligga intill Gamlestadstorget. *Linjerna från Angered*, som passerar här har i dagsläget gott om *ledig kapacitet*.

*Bellevue*

- Med *förstärkningstrafik i dagens spårnät* kan trafiken starta vid Bellevue, vilket dock *inte blir särskilt effektivt* ur avlastningssynpunkt. Nästa vändslinga finns vid Aprilgatan i Kortedala, och en linje därifrån kommer att bli effektiv men driftskostnaden blir

hög. På sikt kan en *variant vara att bygga en ny vändslinga intill hållplatsen vid Nymånegatan*. En annan skulle kunna vara att bygga *spårväg till Kvibergs ängar* med en mellanliggande hållplats i anslutning till rondellen vid Kvibergs broväg, vilken skulle kunna försörja alla tillkommande bostäder och verksamheter öster om Bellevue. Med den åtgärden skulle också behovet av förstärkt busstrafik i Kvibergsvägen minska. På lång sikt blir det förmodligen aktuellt med *nya heldagslinjer från både Aprilgatan som Kvibergs ängar* alternativt 6 min intervall i högtrafik på befintliga linjer.

- Vill gärna ha kvar hållplatsen i ungefär samma läge i *Bellevue* och att vändlingan ligger kvar. Hänger dock samman med utformningen av Gamlestads torg. Om spårväg byggs till Kvibergs ängar kan vändslingan flyttas dit förutsatt att det byggs ett förbindelsespår vid Gamlestads torg.

*Gamlestads torg*

- *Framtida exploateringar i Marieholm och Tingstadsvass* kan bl.a påverka utformningen av Gamlestads torg och *bör beaktas*. Utbyggnad av spårväg kan ev. bli aktuell på lång sikt. Tror ej att varianten med spårväg via Slakthusgatan är gångbar eftersom det kräver stora ytor och medför en omvägsbetonad oattraktiv resväg. *En ev spårväg bör istället ansluta söder om Gamlestads torg.*
- Utformningen av kollektivtrafikhållplatser mm bör *tillgodose högt ställda krav* i alla avseenden och *möjliggöra ett fördubblat trafikutbud* inom en 20-30 årsperiod. Spårvägen vid Gamlestads torg ska ha *två hållplatslägen i vardera riktningen* som bör ligga så nära varandra som möjligt och den planerade pendeltågsstationen, *helst i samma plan*. Busshållplatser bör likaledes lokaliseras så nära som möjligt. Busstermi-nalen vid Marklandsgatan kan tjäna som dimensionering.
- *Förbindelsespår mellan Angereds- och Kortedalabanorna* är angelägna norr om de reguljära hållplatserna. Kan tom behöva byggas innan resten är ombyggt. Då kan trafiken upprätthållas under byggtiden. Andra önskade funktioner för spårvägen är *magasinerings- och förbifartsmöjligheter, liksom vändmöjligheter*, vilket behövs vid spårarbeten och driftstörningar.
- För busstrafiken är direktförbindelse med bussterminalen från Slakthusgatan angelägen.
- *Önskar fortsatt dialog* mellan Västtrafik, Göteborg Spårvägar, Stadsbyggnadskontoret och övriga intressenter för *att i samförstånd utarbeta ett trafikeringsförslag som är långsiktigt hållbart* för en expanderande trafik *samtidigt som exploaterings- och gestaltningsintressena blir tillgodosedda*.

*Övrigt*

- *Hållplats SKF* – mycket tveksamma till en flytt från läget mitt för Brahegatan som är mycket strategisk. Utgör den naturliga uppsamlingsplatsen för gående.
- *Ånäsmotet* – mycket tveksamma till en pendelstation i detta läge. Beroende av Västlänken. Avståndet till pendelstationen och spårvägshållplatsen vid Gamlestads torg alldeles för långt för att vara realistiskt.
- *Korsningen Gamlestadsvägen - Artillerigatan* – planen förutsätter en plankorsning samtidigt som trafikprognosen visar en betydande trafikökning. Befarar att kollektivtrafikens framkomplighet kommer att försämras. I ett K2020-perspektiv kan det handla om 30 vagnar jämfört med dagens 18 i vardera riktningen. Därtill kommer ett ökat antal bussrörelser. Anser att en planskild korsning bör studeras.
- *Gångstråk tvärs Artillerigatan* – gångförflyttningar över spåren varsomhelst kräver en annan säkerhetsstrategi för spårvagnarna, med betydligt lägre hastighet än idag. Inne-

bär en mindre rationell och attraktiv spårvägstrafik. Tillkommande gångförbindelser kan godtas vid tänkta entrén till handelscentrumet Nya Kulan men i övrigt bör spårområdet förbli inhägnat.

*Kommentarer:* *Kapaciteten och vilka krav som ställs pga utökad trafik får fortsätta utredas i samverkan med K2020-arbetet under detaljplaneskedet.*
*En inledande utredning inför detaljplanearbetet för Gamlestads torg och knutpunkten för kollektivtrafik har påbörjats under våren 2006. Syftet är att klara ut behoven för bl.a kollektivtrafiken i stadsdelen. Parallellt har diskussioner förts kring ombyggnaden av Bellevue, flyttning av vändslingan och utbyggnaden av spårväg mot Kviberg.*

*Bellevuerondellen föreslås hanteras samlat för Gamlestaden och Kviberg. Ett förbindelsespår bör föras in i detaljplanen för Gamlestads torg för att möjliggöra en flytt av vändslingan och en förlängning av spårvägen ut till Kvibergs ängar. Som en första etapp utgör en vändslinga vid Nymånegatan en lösning. Bellevuerondellen är viktig som entrépunkt till såväl Kviberg som Gamlestaden och behöver förnyas på ett attraktivt sätt i samband med att trafiken dras om, vilket är svårt om vändslingan bibehålls.*

*Hållplatsen för SKF bör i kommande detaljplanarbete placeras i anslutning till Brahegatan.*

*Dagens läge för pendelstationen i Sävenäs utan kontakt med någon kollektivtrafik bedöms vara betydligt sämre än det föreslagna läget vid Gustavsplatsen/Gamelstadens fabriker. Hur kopplingarna till den lokala kollektivtrafiken kan lösas på lång sikt får utredas i samband med att busstrafiken och spårvägsnätet studeras i detaljplanen för Gamlestads torg och Gamlestadens fabriker.*

*Planskildheter för spårväg och väg medför stora hinder i möjligheten att exploatera området och skapa trygga och attraktiva förbindelser och miljöer för gående till kollektivtrafikknutpunkten. Viadukten upplevs av många som det stora problemet idag och det är svårt att kombinera dessa motstående krav. Frågan utreds vidare i detaljplanen för Gamlestads torg.*

*Fortsatt diskussion bör föras om hur säkerheten för spårvägen kan hanteras i samband med att stadsdelen förnyas och behovet av nordsydliga kopplingar för såväl gående, cyklister och bilister ökar.*

## FASTIGHETSÄGARE

### 30. Bygg-Göta Göteborg AB

- Bygg-Göta är representant för bolagen KB Vapensmeden som äger Kviberg 2:1 samt KB Rubinen som äger Kviberg 4:9.
- Regleringarna på sidan 82-83 kommer säkerligen behandlas i kommande detaljplan men de vill redan nu påtala att *ingen av fastigheterna är av den art och det skick att det finns planer eller önskemål om att ersätta dem med nya byggnader*.
- Planen anger att bebyggelsen mellan Stallmästaregatan och Artillerigatan ska bestå av *blandstad med minsta inslag av bostäder* om 20 %. *I vilka sammanhang aktualiseras denna fråga?* Sker det även vid mindre ändring av befintliga fastigheter?

- På s. 83, del 2 föreslår planen ett *bevarande av den gamla klänningsfabriken*, (Kviberg 4:9) *samt industribyggnaden* mellan Ryttmästare- och Korpralsgatan, (Kviberg 2:1). Kviberg 2:1 skulle även kunna byggas på mot Artillerigatan med, som vi uppfattar, bostäder. Med bibehållen verksamhet kan byggnaderna vara kvar, men *om bostadsinslaget skulle öka, anser vi att utrymme bör ges att ta bort befintliga byggnader* och ersätta dem med nya byggnader. Således *motsätter sig* Bygg-Götaa att det skrivs in *att byggnaderna skall bevaras*.
- Förslaget till trafiklösning och *trafikmatning av Nya Kulan* (s. 30) begagnar Ryttmästaregatan från Artillerigatan. Fastigheten Kviberg 2:1 har ett flertal utfarter och angöringspunkter från denna gata och den trafikbelastning som en tillfart till Nya Kulan skulle medföra, *äventyrar tillgängligheten till angiven fastighet*.

*Kommentar: SBK anser att det är positivt att det inte finns planer på att ersätta byggnaderna inom fastigheterna bl.a Klänningsfabriken samt tegelbyggnaden mot Artillerigatan med ny bebyggelse.*

*Blandstadsinslaget har korrigerats utifrån inkomna synpunkter till att utgöra en riktlinje att bostadsinslaget bör vara omkring 20 % inom denna del (ej minst 20%). Graden utgör en riktlinje inför programskedet inför detaljplanen som krävs för att kunna bygga permanenta bostäder inom området. Innan detaljplanen ändrats kan inga bostäder byggas. Således får lokalisering av bostäder diskuteras vidare i programskedet.*

*Planen vidhåller att både Klänningsfabriken samt gamla AJCO:s tegelbyggnad mot Artillerigatan utgör viktiga delar i Bellevues speciella karaktär som bör bevaras. Stadsmuséet har utpekat AJCO och Verkstadsklubbens lokaler som särskilt intressanta ur kulturhistorisk synpunkt. Det innebär att ev påbyggnader bör prövas ytterligare i programskedet.*

*Frågan om trafikmatning noteras och bör utredas för en lösning i samband med detaljplanearbetet för Nya Kulan.*

**31. Fastighetsbolaget Götaholm 1 Ytterdahl & Co KB genom Mali Konsult AB**

- *Etablering av handel* kommer att bidra till en *positiv* utveckling för Gamlestaden.
- Ombyggnation/rivning av delar av SKF:s långa byggnader utefter Artillerigatan och gångstråk från Nya Kulan som anknyter till Brahegatan och Treriksgatan kommer att ge en *god kommunikation* och bli en *stor tillgång för redan befintlig handel* i Gamlestaden.
- Förslaget till blandstad är bra. *Av vikt är att befintlig handel* på Brahegatan och i den väl etablerade Konsumbutiken som också omfattar Apotek och Videobutik *kan samverka och utvecklas med handeln i Nya Kulan*.
- *Artillerigatan bör betraktas som ”navet” i Gamlestaden* då denna gata med genomtänkta lösningar *kan ge goda kommunikationer* mellan Nya Kulan och den gamla och genuina kvartersstaden Gamlestaden. Därför är förslaget att *förlänga platsbildningen vid Konsumbutiken över Artillerigatan in i Nya Kulan* en god idé som ger en öppen och inbjudanden yta för kommunikation och handel.
- I samrådet lyfte ”Fastighetsägare i Gamlestaden” fram centrumbildningen vid Holländareplatsen som potentiellt A-läge i stadsdelen samt att den tillsammans med Brahegatan och medborgarhuset skulle kunna bli ett fungerande centrum i Gamlestaden. FB Götaholm har en helt annan uppfattning och *anser att Brahegatan med sin*

*handel har en självklar koppling till Artillerigatan, SKF och Konsumbutiken* med ATG, viss postservice, Apotek och videobutik. Ny handel i Nya Kulan med *kommunikationsstråk mot Treriksgatan* kommer också att ge en naturlig övergång till Brahegatans handel.

- Resterande del av kv Makrillen förutom Konsum bör bebyggas med bostäder.

*Kommentar: SBK instämmer i betydelsen av en sammanhängande handelsstruktur som knyter samman kvartersstaden Gamlestaden med Nya Kulan. Viktigt att det ges förutsättningar för båda att finnas kvar. Synpunkten kring Artillerigatan noteras inför kommande planeringsskede.*

**32. Göteborgs Kyrkliga Stadsmission**

- Anser det *angeläget att permanenta det tillfälliga bygglovet för försäljning* i fastigheten Kviberg 4:17 på Stallmästaregatan 6. Framledes är det en önskan att planbestämmelserna utformas så att de ger möjligheten att *bedriva Altbo-verksamhet* – kategoriboende på berörd fastighet.

*Kommentar: Frågan har förmedlats vidare till berörda avdelningar inom Stadsbyggnadskontoret.*

**33. HB Expo 26 genom Jonsson Arkitektkontor AB**

- HB Expo är den näst största fastighetsägaren i Slakthusområdet och *vill långsiktigt utveckla området till regiondelscentrum för handel*. Pekar på att det är ett centralt läge mellan framtida bostäder och verksamheter och i direkt anslutning till Marieholmsmotet samt den nya knutpunkten för pendeltåg och spårvagn, vilket ger området goda förutsättningar att bli ett kommersiellt centrum för denna del av staden. Det *borde i hög grad påverka innehållet i det framtida planarbetet av Gamlestaden*. Underlaget och upptagningsområdet är större än närområdet och kan utvidgas till Hisingen. Delar av området har stor potential att bli ett *gediget saluhallsområde* där *befintliga byggnader tillvaratas* inom ramen för de bevarandekrav som finns. Byggnader av senare datum kan innehålla butiker, hotell, p-hus mm. Fastigheten har idag en *uthyrbar yta om 12.000 kvm vilken kan mer än tredubblas i den tänkta framtidsvisionen*. Bifogar skisser på förslag till handelscentrum.

- Vill utveckla området i samarbete med övriga fastighetsägare inom Slakthusområdet och vara en aktiv part i framtagandet av en ny detaljplan för området, men även delta i diskussionerna vad avser planarbetet för Gamlestaden. Det vore mycket önskvärt att planarbetet med Slakthusområdet bedrivs parallellt med att arbetet Gamlestaden/Bagaregården fortskrider.

*Kommentar: Läget för ett nytt handelscentrum har prövats och diskuterats med flera olika lägen i samband med en utredning för handelns utveckling i östra Göteborg(2003) samt i samband med en fördjupad handelsutredning från 2005. I det första skedet studerades lägena utifrån tillgänglighet med kollektivtrafik och bil, hållbar utveckling, expansionsmöjligheter samt integration. I det andra skedet bedömdes resterande lägen utifrån tidshorisont, läge, trafikförsörjning, mötet med stadsdelen och ev. mervärden. Trafikförsörjningen är en central fråga liksom frågan om närhet såväl till befintligt centrum i Gamlestaden som planerade exploateringsområden i Kviberg. Kollektivtrafiken är en förutsättning men samtidigt måste även biltrafiken lösas utan att Artillerigatan överbelastas.*

*Centrumförskjutningar har inte varit eftersträvansvärt eftersom befintliga miljöer i Gamlestaden värderas högt och har behov av butiker och lokaler i bottenplanen för att kunna förbli en levande stadsdel. En extern etablering, som skulle bli fallet i Marieholm inom överskådlig framtid, skulle innebära att centrum förskjuts västerut vilket inte är önskvärt bl.a med tanke på att centrumet i första skedet ska försörja förutom Gamlestaden, de östra stadsdelarna Kortedala och Bergsjön och utbyggnadsområdena i Kviberg.*

*Det primära målet är att detta ska kunna fungera som ett stadsdelscentrum för framför allt Kortedala – Bergsjön med ett upptagningsområde som även innefattar Lärjedalen, Gunnared, Härlanda och Örgryte. Ur dessa perspektiv är en lokalisering i Gamlestaden i anslutning till Nya Kulan att föredra.*

**34. Jernhusen**

- Jernhusen *har inget att invända* mot planförslaget. Planförslaget är välkommet eftersom det hanterar en del av staden som upplevs som avskild och svårtillgänglig trots närheten till Göteborgs centrum.
- Frågan om bevarandeskydd av lokstallarna måste hanteras i kommande detaljplanering för området. Fastigheten Bagaregården 742:44 utpekas som möjlig att bebygga på kort sikt vilket är alldeles utmärkt.

*Kommentar:* -

**ÖVRIGA**

**35. Emmaus Björkå i Göteborg**

- Är en ideell förening som arbetar med internationell solidaritet och samlar in kläder. *Visionen är att tredubbla dagens insamlingsmängd* på 500 ton och behöver för att klara detta *100 containrar utplacerade i Göteborg* och önskar diskutera detta. I Göteborg får i dagsläget Emmaus Björkås insamlingscontainer inte stå i anslutning till återvinningsplatserna för att inte störa insamlingsplatsens budskap eller förfula, vilket föreningen ifrågasätter eftersom insamlingsplatserna ofta är i dåligt skick.
- Återanvändning/återbruk som är *högt rangordnat i EU:s strategi* måste ägnas större uppmärksamhet och *ingå i all planering och stadsbyggnad*.
- Nya Gamlestaden är ett av många områden som ses som mycket attraktivt för insamling för kläder och annat som går att återanvända. Önskar att det ska *ges goda förutsättningar för återbruk/återvinning* i alla planer/program och att föreningen Emmaus Björkå ska få dessa program/planer sig tillsänt för yttrande.

*Kommentar: Synpunkterna gäller till större delen planeringen allmänt i Göteborg och yttrandet har förmedlats vidare internt på SBK för beaktande. I Gamlestaden får frågan behandlas under kommande detaljplanering.*

**36. Föreningen Fastighetsägare i Gamlestaden**

- Stödjer den *helhetssyn* som präglar arbetet med FÖP. *Hög men realistisk ambition.*
- Den fina *stadsplanen och arkitekturen utgör ett kulturarv* och en kvalité som tillsammans med närheten till stan, de goda kommunikationerna, Säveån och en välplanerad förtätning *kan höja Gamlestadens status påtagligt*.

- Anser att det är *bra att försöka knyta samman* Gamlestaden med omkringliggande stadsdelar. Tror däremot inte att det är möjligt att skapa kontakt med Olskroken, pga utbyggnaden av Partihallsleden. Av stor vikt att *gång- och cykelviadukten vid Ånäsmotet* får en genomtänkt, ljus och *omtänksam design*.
- Positiva till den förtätning med bostadsbebyggelse som föreslås inom verksamhetsområdena. *Stödjer blandstadstanken* och tror den är realistisk.
- Utbyggnad här bör främja en positiv stadsutveckling med en *mer balanserad befolkningsstruktur med fler resursstarka hushåll och fler barnfamiljer*. Det finns *få lekplatser* i Gamlestaden idag. Utemiljöerna är viktiga om man vill locka barnfamiljer. *Storgårdskvarter* fungerar bra för både barnfamiljer och äldre och är tänkbar nära landshövdingehuskvarteren. Byggnader där bör *ansluta till befintlig bebyggelse i tjocklek och höjd*. *Smalhusen som finns idag ger en lätt karaktär åt stadsbilden*. *Infill-förtätning* i industriområden och längre från äldre bebyggelse kan ha en *friare form*.
- Stödjer tanken att *stadsdelens entrépunkter uppgraderas* och att *Gamlestadsvägen rustas upp* i likhet med Artillerigatan.
- *Stödjer att viadukten rivs* och att hela området bebyggs. Platsen är den *otryggaste i Gamlestaden* och måste passeras för att nå spårvägshållplatsen. Att spara viadukten av ekonomiska skäl (avskrivning) är inte rimligt om man vill få till stånd en förändring kring Gamlestadstorget. *En upprustning bör ske i ett enda svep och den har hög prioritet.*
- Stödjer förslaget att utveckla stråket runt Säveån till en park med ett gång- och cykelstråk. *Förvaltningsfrågan är viktig*. Förbuskning, trasiga lampor etc kan förstöra intentionerna om ett rekreationsområde. *Båthusen och varven* vid stranden i Bellevue industriområde är en *stor tillgång att värna om*. Tänkbart även med *koloniträdgårdar* och därigenom få människor att vistas på platsen och ett välskött parkavsnitt.
- Förnyad användning av SKF:s byggnader till handel mm samt nybebyggelse verkar tilltalande om trafik- och parkeringsfrågan kan lösas.
- Oroliga för att ett *stort köpcentrum kan urlaka nuvarande affärsstruktur* på Brahegatan och Artillerigatan. *I planförslaget ligger affärsstråket utan kontakt med Artillerigatan eller den befintliga bostadsdelen* vilket kan motverka blandstadstanken. Affärer är viktigt för befintliga stråk, gatumiljöer, tryggheten mm.
- Viktigt att bevara *Bellevue industriområde* som ett *småskaligt och levande verksamhetsområde*. Finns en konflikt med de diffusa trafikplaner som finns med infart till Nya Kulan och gatukoppling över Säveån mot Munkebäck. Den typen av ospecificerade planer lägger en kall hand över området. Fastighetsägarna vet inte om de vågar satsa på framtiden och risken är i stället förfall både fysiskt och innehållsmässigt.

*Kommentar: Gång- och cykelpassagen vid Ånäsmotet ska byggas om i samband med att Partihallsförbindelsen byggs, och gestaltningskvaliteten bevakas av Trafikkontoret. SBK instämmer i att det är mycket viktigt med en genomarbetad design, eftersom punkten annars riskerar att få samma problem som Gamlestads torg har idag. Frågan kommer att vidarebefordras till Trafikkontoret.*

*Önskemålet om skala och storgårdskvarter noteras men får utredas vidare i detaljplan, liksom synpunkterna kring handel. En strävan från kommunens sida är att knyta samman handel i Nya Kulan med handel norr om Artillerigatan. Frågan skall behandlas vidare i detaljplan.*

*Bellevue utgör ett viktigt område i stadsdelens struktur och stor omsorg bör läggas på att ge förutsättningar för en långsam utveckling samt se områdets värden från vad som finns idag. Småföretag utgör en viktig del av Gamlestadens karaktär och näringsliv. Frågan om diffusa trafikplaner är noterad och något förtydligad i antagandehandlingen.*

**37. Gamlestadens Kultur & Miljöförening**

- *Järnvägs- och fordonstrafiken bör i stor utsträckning läggas om* i Gamlestaden, Bagaregården, Marieholm och Gullbergsvass för att klara ökade trafikströmmar och att minimera störningar i den befintliga bostadsbebyggelsen.
- *Genomfartsgator* som Gamlestadsvägen och Artillerigatan har vi *inte behov av i framtiden*. Gamlestaden bör ha god tillgänglighet medan passerande trafik bör dras förbi och inte igenom.
- Tryggheten i kringliggande miljöer bör förbättras för att *skapa trygghetskänsla i Gamlestaden*. Gamlestaden är också ett känsligt område eftersom det finns *stora kulturella och sociala värden som särskilt bör beaktas vid en framtida planering*.
- *Gamlestadstorgsområdet bör rensas från ramper* för att få en lämplig stadsmiljö. En *övertäckt stationsbyggnad* bör skapas för pendeltåg och spårväg och en *gemensam perrong för byte* mellan linjerna Angered och Bergsjön samt för byte mellan pendeltåg, spårvagn och buss.
- *Bebyggelsen ska utvecklas med hänsyn till stadsdelens karaktär* och i samklang med området Brahegatan – Harald Stakegatan, men också utifrån *det handelscentrum som bör skapas i direkt anslutning till spårvägshållplatserna* och pendeltågsstationen. Den befintliga miljön uppfattas ofta som otrygg.
- Den nya och gamla bebyggelsen bör ges en sådan karaktär att vandraren känner sig hemma både i den nya och gamla delen. ”*Gamlestadskänslan*” ska finnas i den nya delen.
- *Älvstränderna och åstränderna i Marieholm och Gamlestaden* bör göras tillgängliga för boende. *Småbåtsvarven är ett pittoreskt inslag* och spelar en *stor social roll*. Det bör skapas goda förutsättningar för utveckling av dem.
- För att förbindelsen mellan bostadskvarteren och älven ska uppfattas som ett naturligt vandringsstråk och bebyggelseband bör *ett par hundra meter av järnvägen och motorvägen överdäckas*, vilket kan finansieras genom intäkter från försäljning av omgivande mark.
- Den *täta förbindelsen mellan bostäder och industri/kontor* utefter Artillerigatan bör bibehållas. Nya Kulan har stora utvecklingsmöjligheter för *handel*. Den befintliga integrationen av arbetsplatser, bostäder, infrastruktur och rekreation kan utvecklas.
- Gamlestaden har *rika historiska värden som bör göras levande och tas tillvara*. Livet i stadsdelen har under det gångna seklet haft en skiftande karaktär. *Föreningslivet* har djupa rötter i bl.a Sveriges första hyresgästförening och en tidig idrottsrörelse, vilket alltjämt utvecklas. Befolkningen har under senare årtionden förändrats från en barnrik stadsdel mot vuxendominans, vilket orsakas främst av den stora andelen smålägenheter. Önskvärt vid nyproduktion av bostäder att det blir en *hög andel lägenheter som passar för barnfamiljer*.

*Kommentar: En målsättning är att på sikt avlasta bl.a Artillerigatan genom ny länkar t.ex mot Rv45. Trafiken längs Artillerigatan och Gamlestadsvägen kommer dock ändå fortsättningsvis vara hög. Se även kommentar nr.*

*18. Överdäckning av järnvägen är svår att realisera även om det vore önskvärt.*

*Det är viktigt att hålla ihop Gamlestaden som stadsdel och att den nya bebyggelsen knyts samman med den gamla, samtidigt som det är viktigt att låta Gamlestadens själ utvecklas med nya moderna inslag, vilket den gjort flera gånger tidigare. Den nya epok Gamlestaden kommer in i är viktig att synliggöra även i den framtida stadsbilden. Målsättningen är bevarande och förnyelse i balans. Gamlestadens historik med både Nya Lödöse och industrins utveckling, föreningsliv mm utgör en viktig del av Göteborgs kulturarv. Planen föreslår att det lyfts fram i ett museum eller liknande inom stadsdelen.*

*Vissa av de speciella miljöer som ska förtätas har dåliga möjligheter till goda miljöer för barnfamiljer pga närhet till trafik mm. Möjligheterna till detta är störst i områdena närmast befintlig bostadsbebyggelse. Kontoret har noterat synpunkter från flera håll att småbåtsvarven är socialt viktiga och målsättningen är att de ska kunna finnas kvar om än i en uppstädad form.*

**38. Göteborgs Köpmannaförbund**

- *Uppskattar planförslaget med undantag för Gamlestadstorget*. Kan planen genomföras blir det ett lyft för Gamlestaden och dess roll i det framtida Göteborg.
- Vidhåller att trafikpaketet med Partihallsviadukten kommer att utgöra en barriär mellan stadsdelarna och att det är en *lek med ord att säga att planen integrerar Gamlestaden med Bagaregården.*
- Ser positivt på att ett handelscentrum i Gamlestaden vänder sig till alla stadsdelar, men att planera för *att Härlanda och norra Örgryte ska se detta som "sitt stadsdelscentrum" ifrågasätts starkt*. Olskrokstorget – Redbergsvägen – Danska vägen har utvecklats till ett attraktivt lokalt centrum med stark identitet. Näringsidkare och torghandlare här uppskattar inte idéerna om att dra bort deras kunder utan verkar snarast för att locka fler kunder utifrån till Olskrokstorget med omgivning, samt att knyta området mot City, Stampen och Gårda.
- Till skillnad från samrådsförslaget med ett *Gamlestads torg vid kv. Långan*, som en trafikfredad social mötesplats som markerade entré *har nu ersatts med ett trafikrum genomkorsat av spår och busshållplatser* som t.ex Drottningtorget. *Tror inte att föreslagen trafikplats med spår och bussar kan bli en plats där folkliv och en gamlestadsgemenskap kan utvecklas.* Möjligen kan ett nytt Gamlestads torg uppstå på den plats som föreslås inne på Nya Kulan. Detta borde i så fall analyseras och kanske leda till ett större torg med en annan gestaltning.
- *Nyckeln till att lyfta planområdet är en omvandling av Gamlestads torg*. En *förutsättning för en positiv utveckling är att viadukten rivs* och ersätts av en mindre platskrävande lösning.
- Efterlyser en allmän eller *inbjuden tävling på regional nivå*. Vore olyckligt om det är en alltför snäv krets som skall avgöra den väsentligaste punkten i Gamlestadens framtid. Efterlyser förslag från lokalt insatta arkitekter/planerare där inte stadsbyggnadets aktuella trender speglas utan även en historisk förankring och Gamlestadens själ.
- Anser att lösningen (enl. s 33 i del 2) där all trafik möts i en och samma punkt riktas bort från pendeltågsstationen. Med ambitionen att knyta Gamlestaden till pendeltågsstationen är det andra alternativet där *Gamlestadsvägen – Slakthusgatan blir en form av huvudstråk* medan *Artillerigatan tonas ner som genomfart* självklar. Och varför har

rondellen tagits bort som finns på sidan 19 i del 2? Kan vara ett bra sätt att markera att man kommit fram till något och en pendang till rondellen vid Bellevue.

- Efterfrågar en *friluftsmodell av Nya Lödöse eller någon form av museibyggnad*. Tror att ett åskådliggörande av stadens äldsta historia i kombination med vår tids moderna tillskott kan ge Gamlestaden en alldeles speciell identitet och locka till besök av dagens medeltidstörstande allmänhet.
- *Ökad tillgänglighet till denna del* av Göteborg blir än viktigare när Marieholm bebyggs. *Efterfrågar en pendeltågsstation för Alingsåsbanan*. Förlängs på sikt Norge - Vänernbanans plattformar kommer stationerna relativt nära varandra och kan kanske bindas samman med en väderskyddad gångbana.
- *Stödjer planens förslag till förnyelse i Nya Kulan*. Rätt väg att *bevara* detta och förändra innehållet till *stadsdelscentrum* på 30.000 kvm. Med *blandstad* här kan en mycket attraktiv miljö skapas, som säkert lockar till besök från ett stort omland.
- Noggranna överväganden måste göras så att *butiker, restauranger mm i befintlig bebyggelse inte slås ut* eftersom de bl.a utgör en *social dimension och en trygghetsfaktor.* Efterfrågar *handelspolicy för nordostsektorn* där den lokala handeln i bl.a Kortedala och Angered hanteras i förhållande till planerade handelsutbyggnader.
- *Förslaget för Gamlestadens fabriker synes trevligt*, inte minst det tvärgående stråket med passage under spåren mot Marieholm och det nya bostadshuset längs stråket.

*Kommentar: Under samrådet inkom synpunkter på alltför många offentliga torgrum från bl.a föreningen Fastighetsägare i Gamlestaden. Föreslagen plats för ett Gamlestads torg var inte avsedd som en trafikskyddad och lugn plats eftersom trafiken vid Artillerigatan kommer att bestå, utan snarare en plats som kompletterar den mer stillsamma Holländareplatsen. Eftersom platserna hamnar relativt nära varandra omvärderade kontoret förslaget och såg en möjlighet att skapa en samlad offentlig plats motsvarande t.ex Järntorget. Genom god gestaltning speciellt för buss- och spårväg kan sannolikt trafikrummet kombineras med en offentlig mötesplats som har goda förutsättningar att bli befolkad. Nya Kulan är ett lämpligt läge för ett mer trafikskyddat torg. Storlek och utformning får för båda lägena studeras vidare i detaljplan.*

*Samtliga presenterade förslag i den fördjupade översiktsplanen är gjorda av lokalt förankrade arkitektkontor. Ett behov att få in en bredare belysning av just Gamlestadstorgsområdet, ledde till beslutet att delta i en internationell arkitekttävling, Europan 8. Vad som är Gamlestadens själ har diskuterats i flera omgångar. Kontoret ser ett behov av att knyta bebyggelsen till det befintliga, samtidigt som man också tar fasta på önskemålen om nya bebyggelseinslag som fysiskt visar att Gamlestaden är på väg in i en ny roll i Göteborg.*

*Partihallsförbindelsen kommer att bli en barriär mellan stadsdelarna. Målsättningen är dock att minimera barriären och ge så goda förutsättningar som möjligt för att knyta samman stadsdelarna.*

*Olskroken diskuterades som möjligt läge för expansion av handeln till ett regionalt centrum vilket inte sågs som ett alternativ i den handelsutredning som gjordes 2003, dels pga läget och de begränsade expansionsmöjligheterna samt möjligheten att ta emot trafik. Olskroken bedöms inte fungera som ett lokalt centrum för Gamlestaden, Kortedala – Bergsjön. Att knyta Olskrokstorget mm även mot Stampen, Gårda*

*och city är däremot något som helt ligger i linje med planens ambitioner att skapa bättre samband mellan stadsdelarna. Det bedöms dock inte utgöra en motsättning inför förbättrade kopplingar även mot Gamlestaden.*

*De handelsutredningar som gjorts inom ramen för den fördjupade översiktsplanen har visat att de lokala torgen och ett större stadsdelscentrum enligt förslaget fyller olika funktioner. Lägen i bl.a Angered och Kortedala prövades i ett tidigt skede men visade sig inte vara lämpliga för att väga upp stadsdelens behov. Frågan om de lokala torgens framtid och hur de kan ges förutsättningar för utveckling är dock önskvärd att utreda separat.*

**39. Naturskyddsföreningen i Göteborg**

- Det finns *många bra idéer i planen* som förtätning av bostäder, handel, grönområden.
- *Säveån och Natura 2000 bör få en central roll* i det fortsatta planarbetet. Stränderna är till större delen påverkade, men *de naturliga stränder som finns kvar ska värnas* och vid förändringar nära ån ska målet vara att öka vattendragets naturliga karaktär. Inga åtgärder som minskar förutsättningarna för *gynnsam bevarandestatus för lax och kungsfiskare* får vidtas. Förändringar som innebär *ökade risker för försämrad vattenkvalitet* genom verksamhetens bedrivande eller olyckor *får inte göras*.
- Positivt att göra *gångvägar längs stränder* som idag inte är tillgängliga, tex delen Bellevue-Gamlestadstorget. Om gång- och cykelstråk anläggs på ena sidan bör grönstruktur sparas på motsatta sidan för att gynna den biologiska mångfalden. Tillskapande av trädridåer och naturliga stränder är positivt.
- Reservatet för framtida gata mellan Gamlestaden och Munkebäck bör dras så att *parkområdet vid Sävenäs gård inte skärs av*. Bron över ån bör i första hand byggas *för gång- och cykeltrafik*.
- *Befintlig grönska bör sparas och vårdas* bl.a för stadsbildens skull och som naturliga bullerabsorbenter.
- De planerade pendeltågsstationerna bör ha en god anslutning till buss och spårväg för att *öka attraktiviteten för kollektivtrafiken*.
- Den kompakta bebyggelsen norr om Gamlestads torg bör ges större, grönare gårdar. Ett *grönområde saknas för denna västra del*, men kan skapas i den nordligare delen.

*Kommentar: Större delen av Säveåns stränder på sträckan mellan Bellevue och Gamlestads torg har påverkats i en eller annan form, t.ex genom markförstärkningar mm. För att värna lax och kungsfiskare har kraven för byggnation kring Säveån samt bevarandebeskrivningen av Säveåns strandområden skärpts inför antagandet. Se även kommentar nr. 9 och nr.20. Träd som tas ner ska ersättas av nya och vid byggnation får vattenkvaliteten ej grumlas eller på annat sätt försämras. I arbetsskeden kring ån ska de biologiska värden som finns beaktas. Bedömningen är att det i dagsläget inte existerar några lekvatten för lax inom detta område.*

*Inriktningen för ett reservat för en ny stadsgata mellan Bellevue och von Utfallsgatan bör vara att i möjligaste mån förlägga den så att den inte skär av befintligt parkområde vid Sävenäs Herrgård. Bron över ån måste dock rymma både gc- och biltrafik för att Nya Kulan ska kunna försörjas.*

*Träd, buskar mm har visat sig inte fungera som bullerskydd. Däremot kan det visuella värdet ev. påverkas positivt vilket kan minska upplevelsen av störningar. Inriktningen inför detaljplan bör vara att så långt som möjligt bevara befintliga träd. Grönska är önskvärt på många håll i stadsdelen och utformning av gårdsmiljöer mm får utredas vidare i kommande detaljplaner. Gårdarna norr om Gamlestads torg kan ev. utökas för att öka tillgången till grönytor för dessa relativt utsatta kvarter.*

*Arbete pågår för att studera hur en attraktiv kollektivtrafikknutpunkt på Gamlestads torg kan se ut. Där ingår att försöka lösa smidiga byten mellan olika färdsätt.*

## BOSTADSRÄTTSINNEHAVARE, HYRESGÄSTER, BOENDE

### 40. Birgitta Kinberg

- *Jättebra att det satsas* på förnyelse och förbättringar i Gamlestaden.
- Viktigt att det är en *grön, vacker och levande stadsdel*. Bevara alla *uppvuxna träd* och skapa gröna oaser i varje kvarter. Gör *större parker för rekreation* och träffpunkter för människor. *Ta tillvara Säveåns* vackert rinnande vatten och gör promenadstråk och caféer vid stranden.
- Bygg *nya bostadshus i gammaldags stil* så att de smälter in i miljön. Låt Gamlestads torg verkligen bli vad namnet säger – ett *gammeldags torg* så att man gärna vill ta sig från city och hit bara för att uppleva den speciella atmosfären.
- Låt Gamlestadens fabriker inrymma olika *kulturella aktiviteter*, och plats för gallerier och utställningar. Satsa på utbildning i dessa lokaler. *Göteborgs universitet* kunde t.ex lokalisera en fakultet här.
- Det är viktigt att det blir en ljus, fin och trygg miljö.
- Viktigt att vägarna dras så långt som möjligt från bostadshusen, så att det blir en *tystare och fridsammare stadsdel*. Mycket bra kommunikationsmöjligheter gör Gamlestaden lättillgängligt och i framtiden attraktiv och lockande.

*Kommentar: Utformningen och karaktären av den nya bebyggelsen, platser och torg kommer att utredas vidare i nästa skede i detaljplanen. Målsättningen är att trafiken på lång sikt ska minska genom nya länkar i trafiknätet till bl.a Rv 45. Den trafik som blir kvar kommer dock ändå vara förhållandevis stor eftersom många kommer att ha sin målpunkt i stadsdelen. Området har en stor potential som framtida stadsområde som kan bli en förlängning av centrala Göteborg på lång sikt. Målsättningen för området är därför en hög omsorg om de miljöer som byggs och att det kan bli en levande stadsmiljö med många besökare från andra delar av staden.*