Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2011-12-13
Diarienummer: 0462/07

Fredrik Söderberg
Telefon: 031-368 15 91
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Skeppsbron
inom stadsdelen Inom Vallgraven i Göteborg, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning

---

Samrådsredogörelse

Samrådsförslaget omfattade ett större planområde. **Samrådsredogörelsen omfattar därför vissa synpunkter som inte är relevanta för nu aktuell detaljplan. Eventuella kommentarer och ställningstaganden till dessa synpunkter har redovisats i en samrådsredogörelse till Detaljplan för Spårväg Skeppsbron.**

Efter en sammanfattning av inkomna synpunkter nedan, så tas de återkommande synpunkterna upp samlat och kommenteras under rubriken *Sammanfattning av synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande*. Därefter redovisas samlat de ändringar och den inriktning som föreslås inför det fortsatta planarbetet. Sist i dokumentet återges alla inkomna yttranden i förkortad form, och kommenteras vid behov. Vid underrubrikerna *Sakägare* och *Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende* finns kartor som visar var i området respektive synpunkt kommer ifrån.

Inga särskilda skrivelser gällande planens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har inkommit. Synpunkter på MKB och detaljplan tas därför upp samlat nedan.

Innehåll

Genomförande 2
Sammanfattning 2
Sammanfattning av synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande 3
Bebyggelse 3
Trafik och parkering 5
Offentliga platser 7
Störningar 7
Förskola 8
Arkeologi 8
Ekonomi 9
Felaktiga och vilseledande illustrationer 9
Inriktning för fortsatt arbete 9

Inkomna synpunkter 11
Kommunala nämnder och bolag m.fl. 11
Statliga och regionala myndigheter m.fl. 24
Sakägare 27
Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende 33
Övriga 40

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 15 september 2009 att genomföra samråd för Detaljplan för Skeppsbron m.m. Planförslaget har sänts för yttrande enligt bifogad sändlista, bilaga 1, under tiden 30 september – 10 november 2009.

Förslaget har varit utställt på stadsbyggnadskontoret, Älvrummet och i begränsad omfattning på stadsdelsförvaltningen Centrum under samrådstiden. Utställningen på Älvrummet var den mest omfattande och bestod förutom av handlingar och planscher även av en film där förslaget presenterades och en dator med pekskärm där förslaget visades. Älvrummet har dessutom under vissa tider varit bemannat av personal från stadsbyggnadskontoret och Älvstranden Utveckling AB. Ett samrådsmöte för allmänheten hölls 12 oktober och en informationslunch ordnades 8 oktober, båda i Älvrummet.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till trafikkontoret, fastighetskontoret, park- och naturförvaltningen, Älvstranden Utveckling och berörda konsulter för kännedom och ev. beaktande vid planens genomförande.

Sammanfattning

Sammanlagt har det kommit in yttranden från 24 statliga, regionala och kommunala remissinstanser, 14 berörda fastighetsägare, ca 40 berörda boende och ca 65 övriga personer, företag och föreningar. Inga allvarliga invändningar har inkommit mot förslaget som helhet.

Statliga, regionala och kommunala remissinstanser är generellt positiva. Allvarligaste invändningen gäller arkeologi, länsstyrelsen bedömer att ett borttagande av den försvarsmur som finns i området under mark kan innebära påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård. Från kommunala och statliga instanser ställs krav på fortsatt utredning och/eller tydligare förslag gällande ett antal frågor. Synpunkter finns även på förslaget gällande bl.a. bevarande av äldre bebyggelse, höghus på triangeltomten, tillbyggnad av Hotel Riverton, buller, parkering, spårvägens sträckning, behov av förskola m.m.

Berörda fastighetsägare har synpunkter gällande framför allt hushöjder/utsikt/ljusförhållanden, bullerproblematik och parkeringsfrågor. Vissa önskar en större andel bostäder i tillkommande bebyggelse och t.ex. en hållplats vid Esperantoplatsen. Det finns också synpunkter på bevarade eller inte av Kinesiska Muren och Merkur.

De allvarligaste invändningarna från boende i området gäller höjden på bebyggelsen. Många är negativa till bebyggelse högre än 5-6 våningar och många är särskilt negativa till ett höghus på triangeltomten och att bygga på Riverton. Bakgrunden är framför allt att en högre bebyggelse påverkar utsikten, men även att det påverkar Otterhällans berg som en tydlig höjdformation och ett värde i stadsbilden. Många är däremot positiva till intentionerna om att skapa en livfull mötesplats och att området bebyggs.

Kontoret bedömer det som lämpligt att gå vidare utan stora ändringar av förslaget.

Sammanfattning av synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inkomna yttranden berör i stora delar samma frågor. Sådana frågor tas därför upp och kommenteras samlat under teman nedan. Vid behov ges kommentarer även i anslutning till yttranden som redovisas under rubriken *Inkomna synpunkter*.

Bebyggelse

Bevarande av äldre bebyggelse

Kulturnämnden och SDN Centrum ser gärna att Kinesiska Muren och Merkurhuset bevaras, men ser dock att det finns svårigheter och inser att avvägningar måste göras. Kulturnämnden menar att byggnaderna har ett högt kulturhistoriskt värde och att de i framtiden kan bidra till att ge miljön längs Skeppsbron en unik karaktär med historisk förankring. Miljönämnden menar att inslag av äldre bebyggelse är en framgångfaktor i arbetet med hållbar stadsutveckling.

Även många boende anser att Merkurhuset och Kinesiska Muren har ett kulturhistoriskt värde och ska bevaras. Det gäller i synnerhet Merkur, flera påpekar att huset påminner om områdets och Göteborgs historia med handel och sjöfart. Värdet av en äldre bebyggelse i ett för övrigt nybyggt område framförs också.

Kommentar: Merkur och Kinesiska Muren föreslås bevaras och en byggrätt med användningsbestämmelse Q, användning anpassad till byggnadens kulturvärden. Rivningsförbud förelås för båda byggnaderna.

Byggnadshöjder

Kulturnämnden uttrycker oro för att Hotel Rivertons omgestaltning och påbyggnad ska leda till en visuell konkurrens med det arkitekturhistoriskt intressanta Otterhall. Länsstyrelsen menar att det är viktigt att Riverton underordnar sig Otterhall och förordar därför att påbyggnad inte sker. Även många boende är negativa till en påbyggnad av Hotel Riverton, framför allt på kortsidorna. Ett förslag är att bygga på lågdelarna istället för högdelen.

Många boende på Norra Liden och Lasarettsgatan är negativa till bebyggelse högre än 4-6 våningar. Många nämner ett höghus på triangeltomten som något särskilt negativt och frågan ställs vad syftet är. Även länsstyrelsen och SDN Centrum förordar det lägre alternativet på triangeltomten.

Vissa är också negativa till en påbyggnad av Skeppsbrohuset. Generellt är bakgrunden till synpunkterna från de boende att en högre bebyggelse påverkar utsikten för mycket, det gäller i synnerhet lägenheter och uteplatser/balkonger i de nedre våningarna i husen längs Norra Liden. Men synpunkterna gäller även att det påverkar höghuset Otterhall och Otterhällans berg som en tydlig höjdformation och ett värde i stadsbilden. Förslaget att placera ett ev. höghus närmare vattnet för att minska påverkan på utsikten framförs.

Kommentar: Det finns ett värde i en successiv stigning mot berget och den består i samrådsförslaget av att kvarteren är en våning lägre mot vattnet och att det utanför kvarteren placeras lägre friliggande byggnader, ett par hus längs Stora Badhusgatan föreslås också vara lite högre.

Läget i staden gör att en hög exploateringsgrad är lämplig, i synnerhet med den mycket goda kollektivtrafik som kommer att finnas i området. Det ligger även i linje med översiktsplanen att förtäta de centrala delarna i staden. En konsekvens är att ett antal

bostäder påverkas negativt gällande utsikt. Exploateringsgraden är även en ekonomisk fråga, se vidare nedan.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att det är viktigt att Riverton underordnar sig Otterhall. Fortsatta stadsbildsstudier och samarbete med fastighetsägaren har resulterat i en mindre ökning av byggrätten för högdelen än i samrådsförslaget. Byggrätten består i huvudsak av en större volym högst upp, ett nytt avslut uppåt, befintlig nockhöjd och bredd består i stort sett. Nytt förslag till påbyggnad av högdel påverkar bakomliggande hus minimalt och det bedöms innebära avsevärt mindre påverkan på stadsbild och kulturmiljö.

Lågdelen av Hotel Riverton är i sin höjd och volym väl anpassad till omgivningen men kan i viss mån byggas på, byggrätten utökas något i vissa lägen.

För triangeltomten föreslår kontoret fortsatt arbete med alternativ B, d.v.s. den lägre höjden med 9-10-11 vån, eftersom det bedöms vara det bästa med avseende på stadsbild och kulturmiljö. Detta lägre alternativ blir inte synligt från Stora Hamnkanalrummet vilket är positivt och dessutom har ett lägre trappande hus ett mjukare förhållningssätt till berget Otterhällan och dess bebyggelse.

Skeppsbrohuset föreslås byggas på med en våning i enlighet med samrådsförslaget.

Bebyggelsens utformning och bebyggelsetyper

Synpunkter framförs bl.a. om mer varierad kvartersplacering, runda hus, passager genom kvarter och böljande kajer. Motiven är främst att skapa bättre solförhållanden och lokalklimat. Förslaget anses av några prioritera framtida boende framför de som redan bor i området idag, annan bebyggelse som t.ex. terrasshus föreslås därför.

Kommentar: Det finns ett stort värde i att kvarteren har en enkel och sluten traditionell form, och att en tydlig stads- och kajfront bildas ut mot älven. Det blir en naturlig utvidgning av innerstaden. Sollägen kommer att finnas ute på kajen vid de mindre kaj-husen och byggnader, planteringar och möblering kan skapa läiga platser.

Bebyggelse och gator i en regelbunden nätstruktur, som en naturlig utvidgning av city, är resultatet av en lång process med många inblandade och bedöms av kontoret som den mest lämpliga. Förslaget ger inte maximal utsikt från nya lägenheter och prioriterar således varken de som nu bor i området eller de framtida boende. Istället är det viktigaste att området blir attraktivt och välfungerande för alla som vistas på Skeppsbron.

Bebyggelsens användning

Några boende ifrågasätter en ytterligare hotellverksamhet i området och SDN Centrum förordar bostäder framför hotell. Förslag att flytta biblioteket hit, eller att etablera en biograf framförs. Det föreslås också att istället för bostadshus anlägga parker och restauranger och butiker m.m.

Frågan ställs varför man ska bygga fler kontorslokaler när det redan finns mycket lediga lokaler i staden. Några anser att det i första hand bör prioriteras byggnation av bostäder. Det är viktigt med en levande stadsdel även kvällstid. I befintlig bebyggelse finns nästan inga bostäder.

Synpunkter angående bostäder på kajen framförs.

Kommentar: Ett hotell är ur flera aspekter positivt, exempelvis befolkar det platsen dygnet runt och skapar underlag för andra verksamheter i området. Detaljplanen reglerar dock inte att det ska bli hotell. Planen möjliggör att hotell etableras, men marknaden kommer i hög grad styra vilken verksamhet det blir i de kvarter där bostäder inte tillåts.

Biograf och bibliotek kan således bli aktuellt, men det kan inte styras i detaljplan. Vilka verksamheter som etableras inom området är ännu inte klart.

Den relativt höga andelen kontor och verksamhetslokaler är en konsekvens av de krav kring buller och risker som ställs för bostäder. Bostäder tillåts där det inte bedöms som olämpligt.

Kajområdets större byggnader föreslås inrymma bostäder i övre våningar. Det ökar tryggheten i området och kan göra området mer levande vintertid och nattetid. Alternativa boendeformer rekommenderas och marken kring byggnaderna säkerställs som allmän plats.

Upplåtelseformer och prisnivåer

SDN Centrum, Yimby och några privatpersoner har synpunkter på vilka upplåtelse-former som är önskvärda, lägenhetsstorlekar och kostnaden för framtida boenden.

Kommentar: Upplåtelseform och prisnivåer är inte möjliga att hantera i en detaljplan. Att reglera lägenhetsstorlekar är inte lämpligt eftersom det behovet kan variera över tid.

I viss mån kan kvalitetsprogrammet ta upp frågorna för att de sedan ska kunna följa med in i genomförandeskedet. Älvstranden Utveckling AB som ansvarar för utvecklingen av området har också möjlighet att hantera denna typ av frågor, synpunkterna överlämnas. Älvstranden Utveckling AB har som målsättning att minst 25 % av bostäderna ska upplåtas med hyresrätt.

Trafik och parkering

Gång- och cykeltrafik

Trafiknämnden menar att stomcykelstråket på kajen ska tydliggöras och vara skilt från biltrafik. En privatperson är kritisk hur cykeltrafiken hanteras på Södra Älvstranden, att stomcykelnätet, cyklisternas motorväg, kommer bli en gårdsgata. Behovet av plats för cyklar i anslutning till kollektivtrafikknutpunkten framförs av flera remissinstanser.

SDN Centrum menar istället att cykelstråket kan göra området osäkert för gående och bli en barriär mot vattnet.

Länsstyrelsen och Vägverket menar att det måste beskrivas hur barn ska ta sig till skolan. Även SDN Linnéstaden pekar på vikten av säkra trafikmiljöer för barn.

Kommentar: Utformningen av cykelstråket längs kajen är under arbete och det är inte avgjort om det blir en särskild cykelbana eller inte. Många olika funktioner ska samsas i detta centrala läge och prioriteringar måste göras. Stora Badhusgatan rymmer ingen cykelbana, men goda möjligheter kommer att finnas att cykla i körbanan som på övriga gator Inom Vallgraven.

Knutpunktsområdet hanteras i Detaljplan för Spårväg Skeppsbron.

Kollektivtrafik

Kulturnämnden anser att en ny spårväg längs Södra Hamngatans västra del inte är önskvärd på grund av att det påverkar den värdefulla miljön, förordar istället Operalänken.

Synpunkter finns att en hållplats vid Esperantoplatsen behövs och att färjeläget vid Rosenlund ska behållas.

Bland andra Göteborgs Spårvägar, Styrsöbolaget och trafikkontoret pekar på behovet av utrymme vid färjeläge och terminal.

Göteborgs Spårvägar anser att en spårförbindelse mellan västra delen av Södra Hamngatan och Västra Hamngatan (vid Lilla Torget) bör finnas och Naturskyddsföreningen anser att en spårvägsslinga på Skeppsbron bör anläggas för en mer välfungerande spårvägstrafik.

Kommentar: Föreslagen spårvägsdragning med hållplatser samt knutpunktsområdet hanteras i annan Detaljplan för Spårväg Skeppsbron.

Huruvida färjeläget vid Rosenlund ska tas bort är för närvarande oklart, trafikkontoret och Västtrafik utreder frågan. Stadsbyggnadskontoret förordar att färjeläget vid Rosenlund bevaras.

Fordonstrafik

Miljönämnden ifrågasätter lämpligheten av att området ska ha genomfartsmöjlighet när Götatunneln behöver stängas, med tanke på den omfattande tunga trafiken i Götatunneln.

Kommentar: Möjligheten till genomfart när Götatunneln behöver stängas är reglerat i avtal mellan kommunen och Vägverket. Vid annat är korta avstängningar leds trafiken andra vägar.

Parkering

Trafiknämnden och Göteborgs Stads Parkerings AB bedömer att det kommer bli en brist på parkeringsplatser i området. Flera fastighetsägare framför liknande synpunkter och anger dessutom relativt stora behov av parkeringsplatser för sina fastigheter. Yimby anser att det planeras för många parkeringsplatser.

Trafiknämnden föreslår att viss boendeparkering i City, utom planområdet, skulle kunna ersättas inom planområdet. Frågan är en följd av parkeringspolicyns inriktning där gaturummen ska ”befrias” från boendeparkering.

Synpunkter på placering och utförande av garagenedfarter framförs.

Kommentar: I parkeringsutredningen beräknas ett behov av parkeringsplatser för framtida boende på Skeppsbron. Beräkningen görs med utgångspunkt i verkliga förhållanden i nybyggda områden centralt. Att boende ska ha tillgång till parkeringsplats ligger i linje med kommunens nya parkeringspolicy. Däremot ska parkering för verksamma inte finnas i den omfattning som efterfrågas, för att minska pendling med bil.

Parkering ordnas under mark med en tillfart i sydvästra delen av området, som komplement till planerad tillfart från Lilla Badhusgatan. Byggrätt ges i stort i enlighet med genomförd parkeringsutredning. Utöver gatuparkering för korta besök och ärenden är parkering ovan mark är inte önskvärt i detta centrala läge.

Antalet platser kommer troligen inte att svara mot efterfrågan, men antalet bedöms ligga i linje med stadens parkeringspolicy och parkeringstal.

Att skapa platser för att möjliggöra ett borttagande av gatuparkering i området från Otterhällan till Kungshöjd är troligen inte realistiskt eftersom det skulle innebära tre våningsplan under mark med parkering. Studier av parkeringsanläggningens omfattning pågår emellertid och frågan är inte avgjord.

I anslutande utredningsområde Norra Masthugget är det mer lämpligt att tillgodose viss del av stadskärnans behov av besöksparkering och i viss mån arbetsparkering, och möjligheterna för detta bedöms också bättre där. Möjligheterna utreds vidare i planeringen för Norra Masthugget.

Placering och utformning av södra tillfarten till parkeringsgaraget är under utredning.

Offentliga platser

Park- och naturnämnden, Miljönämnden, SDN Linnéstaden och SDN Centrum poängterar vikten av att parken framför Merkurhuset genomförs och säkras i detaljplanen. Även andra vistelseytor och lekmiljöer är viktiga att studera och säkerställa. En gemensam bild av vilka upplevelser och aktiviteter som bör finnas på Skeppsbron för att området ska kunna upplevas som Göteborgarnas nya vardagsrum bör tas fram, som kan ligga till grund för arbetet med att skapa attraktiva platser.

För att kajområdet på Skeppsbron ska bli attraktivt året om och i alla väder krävs en genomarbetad gestaltning som tar stöd i klimatstudier.

Flera förvaltningar anser att kopplingen mellan Skeppsbron och den omgivande staden bör studeras och stärkas, bl.a. anges området längs Rosenlundskanalen som ett viktigt stråk.

Kommentar: En workshopserie ledd av Gehl Architects genomfördes våren 2010. Arbetet omfattade kaj- och vattenområdet och dess kopplingar in mot staden. Förutom Gehl medverkade andra välrenommerade arkitekter, samt experter inom hållbarhet, handel, klimat och trafik. Syftet var att med social hållbarhet i fokus hitta lämplig utformning av de offentliga platserna. Sammanställningen av workshopen har utgjort ett underlag i bearbetningen av knutpunkten kaj- och vattenområdet m.m.

Kontoret föreslår att parken framför Merkur blir permanent och säkerställs i detaljplanen. Höjdskillnader och trafik påverkar dock parkens utformning och användning. I övrigt kan enkla fickparker med ex. lek och/eller grönska etableras i några punkter, förslaget studeras vidare i detta avseende. Förslaget har analyserats med avseende på vind och solljus, arbetet kommer att fortsätta i detalj i projekteringen då vindskyddande åtgärder kommer studeras.

En målsättning är att mötesplatser och rekreationsytor ska vara flexibla, tillgängliga och attraktiva för alla. Kontoret arbetar med området längs Rosenlundsgatan, bl.a. för att möjliggöra ett borttagande av arkaderna längs gatan, vilket kommer leda till en ökad trygghet och attraktivitet.

En målsättning är att mötesplatser och rekreationsytor ska vara flexibla, tillgängliga och attraktiva för alla. Kontoret arbetar med området längs Rosenlundsgatan, bl.a. för att möjliggöra ett borttagande av arkaderna längs gatan, vilket kommer leda till en ökad trygghet och attraktivitet.

Störningar

Frågor ställs från SDN Centrum, fastighetsägare och boende gällande eventuella bullerproblem och luftföroreningar från trafik för befintlig bebyggelse, vissa bostäder har balkonger och terrasser mot Stora Badhusgatan. Bullerdämpande åtgärder önskas och förslag på gräs i spåren framförs. Brf Skandia vid Västra Hamngatan motsätter sig spårvägen p.g.a. risk för ytterligare buller- och vibrationsstörningar. Miljönämnden menar att en helhetsbedömning av den sammanvägda ljudmiljön i området måste göras

Många är oroade över förlorat solinfall och mörkare lägenheter.

Från boende ställs krav på utökad beskrivning av konsekvenser för befintlig bebyggelse.

Länsstyrelsen och Vägverket förelår tydligare bestämmelser gällande krav för buller.

Kommentar: Bullersituationen ska ses i det perspektivet att Götaleden tidigare passerade området innebärande stora bullerproblem, leden fördes ner i en tunnel för att förbättra denna situation och möjliggöra en utveckling av staden längs södra

älvstranden. Genom att samla trafiken i Stora Badhusgatan såsom föreslås i Detaljplan för Spårväg Skeppsbron så åstadkoms en totalt sett bra bullersituation med få bullerstörda bostäder.

Bullersituationen har utretts vidare och frågan om buller vid befintliga bostäder och lokaler förtydligas.

Luftföroreningar i området bedöms komma understiga samtliga miljökvalitetsnormer.

Solstudierna kommer att utökas för att innefatta även omgivande bebyggelse.

En sammanvägning av ljudmiljön har gjorts för att inga oväntade bullernivåer ska uppstå och för att bedöma inomhusnivåer. Bestämmelser om buller kommer att införas i enlighet med Göteborgs tillämpning av riktvärden för trafikbuller. Bullerbestämmelse och beskrivning justeras, ljuddämpad sida med högst 50 dBA ska klaras. När den ekvivalenta ljudnivån överstiger 60 dBA vid fasad ska dessutom ljudklass B användas för ljuddämpning inomhus vilket krav ställs på i samband med bygglov.

Förskola

Flera förvaltningar poängterar att det är viktigt att hitta en bra lösning för förskola. Det finns ett behov på upp till fem avdelningar. Vid lokalisering av förskolor som del av bostadskvarter kan problem uppstå i förhållande till boende och övriga verksamheter i kvarteret. Gårdarna är små och husens höjd gör att gårdarna inte blir särskilt solbelysta.

Lokalförsörjningsnämnden och SDN Centrum är positiva till att utreda möjlighen att anlägga lekytor till en förskola på en takterrass i området. Flera menar att alternativet att göra en rockad med annan verksamhet kan utredas vidare, men lokalsekretariatet förordar en förskola inom planområdet. Det är viktigt att beakta aspekter så som utomhusmiljö, närhet till kollektivtrafik och god gångkontakt mellan planområdet och förskolan.

Lokalsekretariatet anser att man bör pröva att förlägga förskolan på kajen och att de flexibla ytorna kan fungera både för förskolebarnen och för allmänheten. Park- och naturförvaltningen anger däremot att anspråken är många på en begränsad yta och de allmänna platserna bör inte inhägnas för att fungera som förskolegårdar.

Kommentar: Olika lösningar för att ordna en förskola kommer studeras med mål-sättningen att utställningshandlingarna redovisar en godtagbar lösning. Huvud-alternativet i nuläget är att använda 2 våningar i Kinesiska Muren. Detaljplanen kommer emellertid att vara så flexibel att den möjliggör fler alternativ.

Arkeologi

Länsstyrelsen påpekar att området ligger inom riksintresse för kulturmiljön och att en viktig del av kulturmiljön på platsen är försvarsmuren som sträcker sig under marken genom en del av området. Länsstyrelsen anser att materialet har brister i beskrivningen av planförslagets konsekvenser för kulturmiljön. Kommunen rekommenderas att anlita arkeologisk expertkunskap för att tydliggöra konsekvenserna av ett borttagande av försvarsmuren.

Kulturnämnden anser att hänsyn bör tas vid anläggande av källare och garage och att murarna under mark med fördel kan göras synliga i nya källare.

Kommentar: Arkeologiska undersökningar har fortsatt genomförts och arkeologisk expertkunskap har anlitas för att tydliggöra konsekvenserna av ingrepp i försvarsmuren.

Avsikten är att studera och konsekvensbeskriva två alternativ, ett som i stort sett innebär ett bevarande och ett som innebär ett delvis borttagande i kombination med en exponering av muren i en lokal.

Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras.

Ekonomi

Flera synpunkter gäller att man inte bör vinstmaximera eller låta byggherrar styra efter ekonomiska intressen.

Kommentar: Cirka 80 % av marken som ska bebyggas är stadens mark (Älvstranden Utveckling AB) och exploateringen av Skeppsbron är inte inkomstbringande för staden på kort sikt. Även med den relativt höga exploatering som föreslås så kommer utgifterna för allmänna anläggningar att bli högre än inkomsterna för de byggrätter/fastigheter som kommer att säljas.

Felaktiga och vilseledande illustrationer

Några anser att det flygperspektiv som visats mest är missvisande eftersom ingen ser området i detta perspektiv i verkligheten. Det ifrågasätts om bilden är korrekt.

Synpunkter framförs också på att modellen i Älvrummet inte är korrekt när det gäller höjder.

Kommentar: Det är alltid en avvägning mellan olika aspekter som överskådlighet och förståelighet när man gör en illustration. Flygperspektivet ger snabbt en överskådlig bild av förslaget. Som komplement till denna övergripande bild innehöll samrådshandlingarna och det utställda materialet ett antal skisser som visar förslaget från ögonhöjd. Flygperspektivet och andra bilder är gjorda med utgångspunkt i en digital modell vilket gör bilderna så korrekta som är möjligt med det teckningsmanér som använts.

Modellen i Älvrummet justerades dagarna efter att felet uppmärksammades på samrådsmötet. Modellen är dock grov och inte exakt i någon del.

Inriktning för fortsatt arbete

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med följande inriktning och ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget:

1. *Merkurhuset* ligger kvar och ingår som del i nytt kvarter, användningen för fastigheten anges som Q – användning anpassad till byggnadens kulturvärden. Byggrätt anges som inte omfattar mer än befintlig byggnad. Bestämmelsen omöjliggör inte rivning, när och om den frågan uppkommer görs ställningstagandet med hänvisning till PBLs regler om förutsättningar för rivningslov.
2. *”Kinesiska Muren”* bevaras och ingår som del i nytt kvarter, användningen för fastigheten anges som Q – användning anpassad till byggnadens kulturvärden. Rivningsförbud införs.
3. *Parken* som är föreslagen framför Merkurhuset kommer att bli en viktig del av området och blir permanent som allmän plats.
4. *Kajområdets* större byggnader får inrymma bostäder i övre våningar. Det ökar tryggheten i området och kan göra området mer levande vintertid och nattetid. Marken kring byggnaderna säkerställs som allmän plats.

5. *Stenpiren* förlängs inte som allmän plats, eftersom en förlängning är kostsam och troligen inte har någon praktisk funktion.
6. *Triangeltomten*, fortsatt arbete föreslås med Alternativ B, d.v.s. den lägre höjden med 9-11 våningar. Alternativet bedöms som bättre med avseende på stadsbild och kulturmiljöpåverkan. Dessutom kritiseras ett högt hus av boende i området.
7. *Skeppsbrohuset* byggs på med en våning i enlighet med samrådsförslaget.
8. *Hotel Rivertons* högdel breddas/förlängs inte, en mindre påbyggnad möjliggörs som innebär att dagens fläktutrymme byggs om till en våning, dagens nockhöjd kvarstår.
9. *Parkering* ordnas under mark med en tillfart i sydvästra delen av området, som komplement till planerad tillfart från Lilla Badhusgatan. Byggrätt ges i stort i enlighet med genomförd parkeringsutredning, vilket innebär omkring 1150 platser.

Utöver dessa inriktningar och ändringar kommer planhandlingarna med tillhörande utredningar ändras och/eller kompletteras på ett antal punkter med anledning av inkomna synpunkter:

- Arbetet med kaj- och vattenområde fortsätter
- Lokalisering av förskola utreds
- Om- och nyläggning av ledningar samt placering av transformatorstationer utreds, lämpliga planbestämmelser införs
- Geoteknik kompletteras, planbestämmelser justeras
- Arkeologi kompletteras, förslag justeras
- MKB kompletteras bl.a. med avseende på risker och arkeologi
- Genomförandetiden ändras till 10 år
- Förslaget om solfångare på Rosenlundsverket ändras till solceller
- Fortsatt arbete med trafikområden, inklusive parkeringsnedfarter och utformning av allmän plats
- Bostäder tillåts inte i någon del av kv. Merkurius
- En studie/simulering för fartygstrafik görs och påseglingsskydd utreds
- Byggnaden på Esperantoplatsen utgår
- Bullersituationen utreds vidare och en sammanvägning av ljudmiljön görs. Frågan om buller vid befintliga uteplatser förtydligas. Bestämmelser om buller införs i enlighet med Göteborgs tillämpning av riktvärden för trafikbuller och definition av ljuddämpad sida införs
- Eventuella konsekvenserna när det gäller Västlänken beskrivs
- Solstudien utökas att omfatta omkringliggande bebyggelse
- Parkeringsbehovet och parkeringstal utreds vidare och förtydligas
- Tillbyggnad av Rivertons lågdel möjliggörs, byggrätt för tillbyggnad av Rivertons högdel minskas
- Tillkommande byggrätt bakom Merkurhuset studeras vidare med avseende på stadsbild och ljusförhållanden

Inkomna synpunkter

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan och kommenterats vid behov. De återkommande synpunkterna tas upp och kommenteras samlat ovan. Skrivelserna är i många fall starkt förkortade för att redogörelsen ska bli mer lättillgänglig. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Tillstyrker förslaget. Frågor rörande påverkan på området under utbyggnadsskedet, byggrätter på kajen, bad, småbåtshamn och bryggor i älven, förskoleavdelningar, om- och nyläggning av ledningar, geoteknik, arkeologi med mera, måste utredas vidare till utställningsskedet.

Det bör övervägas att ange en längre genomförandetid än 5 år, med tanke på att planförslaget innebär omfattande utbyggnad av kvartersmark och allmän plats.

Genomförandebeskrivningen reglerar inte ansvar för inlösen av del av Rosenlundsverket. I enlighet med det uppdrag som Södra Älvstranden Utveckling AB har så ska de täcka kostnaderna som uppstår i samband med exploateringen av Södra Älvstranden. Fastighetskontoret anser därför att Södra Älvstranden Utveckling AB även ska stå för kostnaderna avseende inlösen av del av Rosenlundsverket. Fastighetskontoret anser vidare att avtal om bidrag till allmän plats från fastighetsägare som får utökade byggrätter ska upprättas mellan Södra Älvstranden Utveckling AB och respektive fastighetsägare.

Fastighetskontoret är positivt till den föreslagna detaljplanen.

Kommentar: Arbetet med nämnda utredningar fortsätter inför färdigställande av planförslag. Även frågorna om genomförandetid och ekonomi kommer fortsatt att utredas.

2. Göteborg Energi

Är mycket positiva till att kunna utveckla Rosenlundsverket vidare. För att säkerställa Rosenlunsverkets uppgift som leverantör av fjärrvärme, fjärrkyla och el fordras flexibilitet inför framtiden, och detaljplanens förslag till nya byggrätter är därför mycket viktigt för GE.

För att synliggöra miljöprofilen för Skeppsbron föreslås bland annat solfångare på taket. Då vi redan har ett överskott av spillvärme i vårt system sommartid, förslår vi att man i stället sätter upp solceller på taket.

Göteborg Energi har tidigare lämnat in PM och vill hänvisa till mer detaljer kring ett antal frågeställningar i dessa som en del av vårt yttrande. De synpunkter vi lämnar här är de som är viktigast för att fortsatt kunna bedriva verksamhet på Rosenlundsverket. Rosenlundsverket har fortsatt en mycket viktig roll i energisystemet i Göteborg.

Planförslagen innebär i ett antal avseenden att driften av Rosenlunsverket belastas på grund av ny infrastruktur eller byggnader. Detta gör att flera funktioner måste byggas om eller på annat sätt omgestaltas. GE vill tydliggöra att kostnaderna för åtgärder och olägenheter kan bli betydande och att dessa måste regleras och ersättas.

I fråga om de mer detaljerade synpunkter som föranleds av planförslagen och behov av anpassningar av planförslagen i sig, vill GE påpeka följande:

Stora Badhusgatan

Spårvägen förbi Rosenlundsverket innebär inskränkningar i tillgängligheten till kraftverket i ett flertal avseenden och dessa måste lösas mer i detalj innan detaljplanen kan fastställas:

- Den föreslagna gatusektionen förutsätter att nuvarande verkstadsbyggnad rivs. En ersättningsbyggnad måste då uppföras under förutsättning av att hela bottenvåningen mot gatan utförs som inbyggd gård och med utfart för servicebilar i sydgående körfält.
- Den föreslagna gatusektionen förutsätter att servicefordon till och från oljegården kan hålla sig i körbanan. Upp till 16 m långa fordon används för lastning eller lossning, Göteborg Energi ser idag inte hur denna funktion är förenlig med den planerade trafiklösningen eftersom fordons- och spårvagnstrafik måste stängas av i samband med sådana transportrörelser, ibland under längre stunder.
- Den föreslagna gatusektionen innebär påverkan på nuvarande invallning för oljelagret. Hur en teknisk och ekonomisk lösning ska se ut måste studeras mer i detalj innan detaljplanen kan fastställas.
- Vid enstaka tillfällen kräver verksamheten att lyft med kranbil av komponenter upp och ner från taket mot Surbrunnsgatan sker. Hur detta skall lösas måste utredas.

GE har visat förslag för Stora Badhusgatan med endast en norrgående körbana alt. körbana i spårutrymme samt enkelspårsdrift förbi Rosenlundsverket. Ytterligare alternativ och varianter av ovanstående finns men har ej prövats, det kan vara nödvändigt att pröva dessa möjligheter.

Skeppsbron

Badanläggning vid Skeppsbron med utflyttad kajlinje, kommer i konflikt med befintliga ledningsstråk och för intag/utsläpp av kylvatten samt leverans av eldningsolja till Rosenlundsverket. Bl.a. måste därför ledningar och intag/utsläpp för kylvatten flyttas och anläggning för oljeleveranser med båt måste byggas om.

Kv. Merkurius och Surbrunnsgatan

Förslaget medger bostäder i hela kvarteret utan någon inskränkning eller reservation. Rosenlundsverket har driftfall där ljudnivån vid fasad kan beräknas uppgår till 57 dB(A). Bäst förutsättningar för verksamheten vid Rosenlundsverket att samexistera med bostadsbebyggelse norr om detta, ges om Merkurhuset ersätts av ny byggnad vars fasad når längre västerut (alt 3 och 4) än idag. En utformning där redovisad refug i korsningen mellan Surbrunnsgatan och Stora Badhusgatan utgår och bebyggelsen därmed kan nå något längre söderut är mer effektiv. Vidare behöver särskilda bestämmelser för kv. Merkurius ange krav på åtgärder i fasad utefter Stora Badhusgatan.

Kommentar: Förslaget om solfångare ändras till solceller. Plankartan var under samrådet medvetet skissartad, inför färdigställande kommer avstämning att ske med Göteborg Energi. Göteborg Energi kommer att behöva ändra transporter till och från Rosenlundsverket, t.ex. för att minimera störningar på kollektivtrafiken. Arbetet med trafiklösningar kring Rosenlundsverket har sedan samrådet fortsatt och en lösning som i stort sett accepteras av berörda parter finns.

Bostäder tillåts enligt förslaget inte i kv Merkurius. Behovet av andra bestämmelser i kv. Merkurius utreds.

3. Göteborg Energi Fjärrvärme

De omläggningar av befintliga fjärrvärmeledningar som förorsakas av anläggandet av spårväg bekostas av exploatören. Vid uppgraderingar av ledningar kommer lednings-

ägaren att stå för denna kostnadsskillnad. GE kan erbjuda markvärme vid den föreslagna kollektivknutpunkten, samt golvvärme i den tänkta vänthallen.

Kommentar: Genomförandebeskrivningen justeras/kompletteras vid behov.

4. Göteborg Energi Gas

Gasledningar finns i området och måste beaktas.

5. Göteborg Energi Kyla

Det finns önskemål från GE att förlägga två fjärrkylaledningar som ett huvudstråk som en del av ringledningen. Dimensionen som önskas är Dy 900-1000 istället för DN 600 som anges i genomförandebeskrivningen.

Kommentar: Genomförandebeskrivningen justeras.

6. Göteborg Energi Nät

Det förväntas att E-områden avsätts för befintliga samt nya elanläggningar. Göteborg Energi Nät AB avser även att söka ledningsrätt för nya och befintliga elanläggningar.

Inom området finns en befintlig transformatorstation samt ett stort antal befintliga kablar som behöver flyttas. Exploatören ansvarar för och bekostar eventuell flytt av befintliga elanläggningar. Ytterligare två transformatorstationer behöver uppföras i området för att kunna förse ny bebyggelse med el. Vid eluppvärmning krävs ytterligare ett antal transformatorstationer.

Transformatorstationerna ska utgöras av fristående byggnader (minst 5 m från bostadshus) på en höjd av +12,80 m. Detta med hänsyn till magnetfältsproblematik, på grund av brand-, klimat- och personsäkerhet, samt för vår tillgänglighet. Vi vill delta i planeringen inför detaljplanen i ett tidigt skede för utplacering av transformatorstationer och ledningsstråk. Då det redan vid byggstart behövs elström, är det synnerligen viktigt att stations- och ledningslägen kommer in i planeringen på ett tidigt stadium.

Anser att träd ska planeras så att kronan på de fullvuxna träden ej hamnar närmare än 4 meter från E- eller U-område.

Kommentar: Hur ledningar och transformatorstationer ska placeras och hur det hanteras när det gäller fastighetsbildning/ledningsrätt och bestämmelser i plan, kommer utredas vidare i samråd med bl.a. Göteborg Energi. Ansträngningar måste göras för att undvika friliggande transformatorstationer ovan mark i detta område, frågan är under arbete. Frågan om trädplacering är komplicerad med hänsyn till den stora mängd ledningar som ska gå fram i Stora Badhusgatan. Det kommer att bli nödvändigt med avsteg från riktlinjer om både träds och ledningars placering för att lösa den frågan.

7. Göteborgs Hamn AB

GHAB är positiva till att det inom området planeras för en utveckling av sjöfarten på Göta älv. Sjötrafiken kommer att bli intensiv runt omkring Skeppsbron med tanke på den verksamhet som planeras. I närområdet finns redan befintliga verksamheter så som Cityvarvet och insegling till Frihamnen. Dessutom planerar kommunen förutom utbyggnad av kajer m.m. ända ut till farleden vid Skeppsbron en GC-bro precis nordost om planområdet. GHAB anser att en detaljerad studie/simulering bör göras som visar hur alla dessa komponenter kommer att påverka säkerheten och framkomligheten för sjötrafiken på älven till och från de berörda anläggningarna. Även följande frågor behöver belysas i ovanstående studie:

- Kan älvsnabbar och skärgårdsbåtar angöra den nya terminalen utan att begränsa sjöfarten i älven? Behöver älvsnabbar och skärgårdsbåtar ligga och vänta i farleden innan de kan angöra den nya terminalen? Behöver ovanstående båtar vända i farleden för att det är för trångt att vända inne vid terminalen alternativt för många båtar vid kaj?

- Behöver det vara ett större avstånd mellan kajer, pirar och bryggor till farleden än redovisat med tanke på ovanstående och eventuell risk för påsegling?

Det är viktigt att utformning av kajer, pirar, bryggor, vågbrytare m.m. stäms av med Sjöfartsverket och GHAB (Hamnmyndigheten).

För att inte försämra framkomligheten i farleden är det viktigt att den farledsspärr/på-seglingsskyddet som planeras inte inkräktar på farleden. Utformningen av farledsspärren ska ske i samarbete med Sjöfartsverket och GHAB.

Det är, som det nämns i MKB till detaljplanen, viktigt vid detaljutformning av planområdet tillse att stark eller störande belysning inte påverkar fartygens möjligheter att navigera säkert i farleden. Det är viktigt att hänsyn till detta tas även under anläggningsfasen.

De planerade förtöjningsplatserna och bryggorna utefter Skeppsbron blir sannolikt mycket attraktiva och det är därför viktigt att de förses med adekvata faciliteter.

Kommentar: En studie/simulering enligt förslag pågår, och påseglingsskydd kommer utredas inför utställning av detaljplanen. Arbetet sker i samråd med Göteborgs Hamn och Sjöfartsverket.

8. Göteborgs Spårvägar

Det ser ut som att det är en gemensam hållplats för buss och spårvagn, särskilda stopplägen bör ordnas. Med tanke på att färjorna har stora mängder resenärer med sig måste det finnas utrymme för dessa. Det behövs hinder för att på olämpligt sätt korsa spåren. Fotgängarövergångar i Stora Badhusgatan styrs upp med staket och signaler.

Vid Lilla Torget bör det läggas in en växel som möjliggör att spårvagnar kör upp Västra Hamngatan när det är stopp i Brunnsparken.

Är skyddet mot översvämningar av kollektivtrafikstråket tillräckligt dimensionerat.

Kommentar: Skyddet mot översvämningar planeras i enlighet med riktlinjer i kommunens översiktsplan.

9. Göteborgs Stads Parkerings AB

Förslaget innebär att endast ca 550 p-platser av befintliga 1200 ersätts och att tillkommande bebyggelse förutsätts behöva ca 400 platser. Det är en vällovlig ambition i linje med parkeringspolicyn, att begränsa utbudet av p-platser i områden där kollektivtrafiken är väl utbyggd. Det är också rimligt att den möjliga utbyggnaden av ca 1000 platser i två källarplan får utgöra gräns för hur mycket parkering som tillskapas i det aktuella området. Men tyvärr bygger man härmed in en risk för begränsad tillgänglighet med bil till området, alternativt en besvärande påverkan på angränsande områden.

Alla faktorer som kan tänkas minska behovet av bilplatser lagras i planen på varandra till en lösning som sannolikt inte kommer att svara mot efterfrågan. Planen tar sin utgångspunkt i Göteborgs nya parkeringspolicy när det gäller sammanvägning av tillgänglighet och krav på parkering för bilar och cyklar, men den ger ingen kommentar alls till att antalet p-platser i området minskar. Parkeringspolicyn, anger att innerstaden framgent behöver det antal p-platser som finns idag, men för en annan användning, 600 platser som försvinner bör alltså ersättas någonstans i närheten av centrum.

I det avseendet har P-bolaget ett särskilt behov av att tillsammans med Sbk finna ett nytt läge för P-Arken.

I beräkningen av parkeringsbehovet för befintlig verksamhet gör man bedömningen att andelen resor med bil för verksamma kommer att halveras. K2020 har ambitionen att

kollektivtrafiken ska ta över 25% av bilresorna. I värsta fall fattas det alltså ca 100 bpl i planen för den här gruppen.

Beräkningen av p-platsbehovet bygger på en hög grad av samnyttjande. I planen föreslås ett samnyttjande mellan kontorsverksamhet och handel, vilket erfarenhetsmässigt inte är särskilt verkningsfullt. Samnyttjande mellan kontor, handel och boende kan ge möjligheter att minska antalet p-platser. Reduktionen kan i bästa fall uppskattas till ca 30% av antalet p-platser för boende. Det motsvarar ca 125 bilplatser, medan reduktionen i bedömningen som ligger till grund för planen tycks vara minst det dubbla. En lösning, som förutsätter ett så högt samnyttjande, kräver också att antalet fasta platser begränsas till ett fåtal och att resten av platserna i anläggningen kan disponeras på ett effektivt sätt.

Parkeringsbolagets bedömning är att planens genomförande kommer att innebära en brist på bilplatser vid Skeppsbron och även minskar utbudet för angränsande områden. Det blir därför allt viktigare att tillgänglighetsfrågorna ges hög prioritet i kommande planer för Södra Älvstranden och att P-Arken kan få en förläggning som gagnar innerstaden i anslutning till älven.

Kommentar: Reduktionen som sbk/tk i p-utredningen räknat med motsvarar ca 100 platser. Ca 670 platser används idag av företag, de ca 20 % som tar bilen till arbetet förutsätts minska till 10 %. Därigenom minskar behovet till 335 platser. Genom samnyttjande bedöms antalet platser kunna minskas med ytterligare 30 % till 235 platser.

Mot bakgrund av att frågan om samnyttjande inte kommer klaras ut förrän vid bygglov förelås ett påslag med ca 10% av p-utredningens totala antal föreslagna platser. Planbeskrivningen justeras och byggrätt ges i enlighet med detta.

Frågan om ett lämpligt läge för P-Arken får drivas som ett eget ärende.

10. Kulturnämnden

Tidigare behandling av förslag inom planområdet

Kulturnämnden har vid ett flertal tillfällen framfört synpunkten att föreslagen spårvägsdragning från Skeppsbroplatsen in till Lilla Torget påverkar den mycket värdefulla miljön där och därför är olämplig. Kulturnämnden förordar istället Operalänken, som dessutom nyligen fått förnyad aktualitet genom Västlänkens förmodade framflyttning i tiden.

Kulturnämnden har också tidigare poängterat att kulturen bör få en tydlig och integrerad plats på Södra Älvstranden, och exemplifierat detta med att man kan se en ny konsthall med mötesplatsfunktioner och en eventuell fast utescen som möjliga inslag.

Synpunkter, Allmänt

Det är tillfredställande att allmänhetens tillgänglighet till de offentliga rummen säkerställs genom att de läggs ut i planen som allmän plats. Förslaget om allmänt bad och lekytor för barn i kombination med grönområden, rekreationsplatser, blandat boende, publika verksamheter, caféer och restauranger är ett bra sätt att göra Skeppsbron tillgängligt och inbjudande. Detta skapar en levande, trygg och säker atmosfär.

Kulturmiljö

För byggnaden på Esperantoplatsen, som föreslås få skyddsbestämmelser i detaljplanen, bör också en hänvisning till en beskrivning av byggnadens karaktär skrivas in på plankartan.

Mellan Skeppsbron och Stora Badhusgatan låg Badstugubastionen, ungefär kvarteren Verkstaden och Redaren, och Hållgårdsbastionen, ungefär nuvarande Rosenlundsverket. Rester av murverket finns ännu kvar under mark. Vid anläggande av källare och garage bör därför hänsyn tas till murarna som med fördel kan vara synliga.

Kinesiska muren och Merkurhuset har ett högt kulturhistoriskt värde. Byggnaderna kan i framtiden bidra till att ge miljön längs Skeppsbron en unik karaktär med historisk förankring. Ur ett kulturhistoriskt perspektiv är det lätt att hävda att dessa historiska byggnader ska tas tillvara, och att planbestämmelser som säkerställer detta införs. För att kunna göra en helhetsbedömning av utvecklingen av Skeppsbron ur ett ”hela-staden-perspektiv” med inriktning mot en hållbar stadsutveckling har kulturnämnden emellertid förstått att det finns vissa komplikationer.

Kinesiska muren och Merkurhuset är i dagsläget i dåligt skick och sannolikt skulle det medföra mycket stora kostnader att renovera byggnaderna till modern standard. Å ena sidan får inte detta bli ett argument för rivning av äldre kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

Både Kinesiska muren och Merkurhuset kommer att ligga i en grop ca 2,5 meter under den dimensionerade vattennivån. Det är av största vikt att inte bygga in problem som kommer att accentueras genom stigande vattennivåer i Göta älv på längre sikt. Kulturnämnden föreslår därför att denna fråga belyses ytterligare i en fördjupad utredning. Kulturnämnden vill framhålla att det i alla planärenden av betydelse är viktigt att hållbarhetsdimensionen är överordnad princip i ett långsiktigt perspektiv.

Kulturnämnden vill uttrycka sin oro för att hotell Rivertons omgestaltning och påbyggnad med två våningar ska leda till en visuell konkurrens med det arkitekturhistoriskt intressanta Otterhall. Tvärtom borde detaljplanen eftersträva att huset Otterhall får en mer framskjuten betydelse i området och att dess kvaliteter ytterligare framhävs.

Övrigt

En god belysning av gator och inte minst de ytor som planeras som mötesplatser är nödvändig för trivsel och trygghet. Det är bra att man i programmet betonar att man ska bygga för både boende och publik verksamhet. Det är viktigt att bygga lokaler för även andra typer av publika verksamheter än kaféer och restauranger då detta skapar en levande stadsdel. I anslutning till badet föreslås kajen avslutas med en större byggnad i två våningar som helt eller delvis rymmer en publik verksamhet. En byggnad med kulturell verksamhet och inriktning förordas då en sådan har möjlighet att ytterligare öka områdets attraktivitet. Såvida byggnaden är tänkt att fyllas med någon form av kulturverksamhet vill kulturnämnden gärna involveras i dessa planer.

Det förutsätts att kulturnämnden ges tillfälle att delta i planering och val av den konstnärliga gestaltningen.

Förekomsten av vatten i stadsbilden är nästan alltid något som lockar och skapar spänning och skönhet. Det planerade badet skapar aktivitet och attraktion åt stadsdelen. Utformningen bör vara sådan att badet inte förfular vattenlinjen vintertid, möjligen kan en konstnärlig gestaltning göra badet intressant året om.

Yngre ungdomar har inte alltid möjlighet att utnyttja kommersiellt utbud. Det är angeläget att denna åldersgrupp kan erbjudas en meningsfull sysselsättning i stadsdelen. Många ungdomar idag använder sig gärna av kulturella och konstnärliga uttryck som t.ex. musik men även andra skapande aktiviteter. En lokal med sådant innehåll skulle kunna bli en positiv mötesplats för yngre ungdomar särskilt vintertid då inte badet lockar.

Kommentar: Finns det en intressent är det möjligt med en konsthall på Skeppsbron, ex. i södra delen på ”Nocken” eller i något av övriga mindre hus på kajen.

Byggnaden på Esperantoplatsen utgår ur planområdet.

Behovet av en lokal för ungdomar kan tas upp med lämplig huvudman under genomförandet, detaljplanen möjliggör en sådan lokal i många olika lägen.

11. Lokalförsörjningsnämnden

Att skapa en förskola inom eller i anslutning till planområdet

Det är viktigt att de lösningar som genomförs ska kunna finnas kvar långsiktigt. Skeppsbrons förskolas läge och dess förutsättningar bör definieras i detaljplanen.

Detaljplanens förslag att placera en förskola i kvarteret intill Merkurplatsen innebär att det för närvarande är osäkert när förskolan kan starta då man inte vet när kvarteret blir tillgängligt för byggnation eftersom förutsättningarna för Merkurhuset respektive ”Kinesiska Muren” inte är utklarade. Detta är olyckligt då behovet av förskoleplatser finns samtidigt som de första bostadshusen tas i bruk. En annan lösning för förskolans läge bör sökas.

När man lokaliserar en förskola som del av bostadskvarter finns erfarenhet av att det kan uppstå problem i förhållande till boende och övriga verksamheter i kvarteret. Det kan gälla ljudnivåer från barn som leker ute på en kringbyggd gård eller problem genom att utrymmeskrävande aktiviteter ska samsas på en liten yta utomhus och detta skapar konflikter med de boende. Ytterligare ett problem är mörka och skuggiga gårdar.

Oavsett vilket läge man föreslår för en förskola i innerstadsmiljö kan en 3D-fastighetsbildning försäkra förskolans fortvarighet i förhållande till resten av fastigheten.

Förslag hur man kan anordna förskola på annat sätt

Någonstans i området Triangeltomten – Skeppsbrohuset kan man placera en förskola högt upp i huset med en grön terrass. Man får då en förskola med ljusa lokaler och fin utsikt och kan använda den gröna terrassen som näraliggande utemiljö. En förskola på 3-5 avdelningar har 60-100 barn i åldrarna 1-5 år och behöver 600-900 kvadratmeter lokalyta. Förskolan ligger då också i nära anslutning till knutpunkten vilket innebär att det är större chans att föräldrar använder kollektivtrafik. Det innebär också att det blir lättare att komma iväg till grönområden.

Skapas förskolan genom alternativet att ”byta” lokal med annan verksamhet i närområdet måste man beakta möjlighet till gångkontakt med planområdet för föräldrar med barn i barnvagn, liksom möjligheter till bra utomhusmiljö och närhet till kollektivtrafik för förskolan.

Kommentar: Aktuell inriktningen är att ordna en förskola i Kinesiska Muren. Berörda parter driver ett arbete för att studera om det är lämpligt.

12. Lokalsekretariatet

Före utställningen måste ett arbete bedrivas för att finna en plats för förskolan. Göteborgs stad står inför en stor utbyggnad av centrala delar av staden och idag är det brist på förskolor i centrala Göteborg. Flera förskolor rymmer endast 1-2 avdelningar vilket gör dem sårbara och orationella. Många av förskolorna saknar också tillräckliga friytor för utelek vilket medför att man måste ta sig till andra platser. Barnens aktiviteter kan då inte ha den spontanitet som anses som viktig för små barns utveckling och mognad. Det medför också att personalresurser måste öka.

De nya bostäderna kommer att generera behov av nya förskoleplatser varför det är nödvändigt att hitta en god lösning för en förskola med 3-5 avdelningar.

Såväl ur ett barnperspektiv som ett jämställdhetsperspektiv är det av största vikt att förskolor kan lokaliseras till platser med stor tillgänglighet och med gångavstånd från hemmet vilket innebär att en förskola i första hand bör lokaliseras inom planområdet.

Planförslaget har små kvarter vilka inte kan rymma nödvändig yta för en förskolegård, och husens höjd gör att gårdarna inte blir särskilt solbelysta. Att använda ”Merkur-platsen” som komplement för nödvändiga uteytor för en förskola i kvarteret närmast platsen är inte säkrat i förslaget då en stor del av området kan komma att exploateras om huset rivs. Platsen delas också upp av en lokalgata.

Stora delar av kajen föreslås bestå av flexibla ytor som ska ge utrymme för spontana aktiviteter, lek och rekreation, bl.a. finns tankar på ett bad. Här bör man pröva om området kan hysa en förskola, och hur de flexibla ytorna kan fungera för förskolebarnen och för allmänheten. Förskolan kommer då att vara en del av det livet som eftersträvas på platsen. Alternativet att en förskola etableras i en befintlig byggnad i närheten bör också studeras vidare.

I staden råder också en stor brist på bostäder med särskild service (BmSS) och lokalsekretariatet önskar att 20 lägenheter tillskapas i området, såväl i gruppbostad som i enskilda lägenheter.

Kommentar: Parken framför Merkur föreslås bli permanent, gatan ska inte ska gå genom parken.

Ca 8-10 hyresrättslägenheter föreslås upplåtas för boende med särskild service, det regleras dock inte i detaljplan.

13. Miljönämnden

En komplettering med bostäder, verksamheter, utomhusbad och knutpunkt m.m. i aktuellt förslag har många goda förutsättningar ur ett hållbarhetsperspektiv. Hela projektet har stora ambitioner med avseende på att bygga för en hållbar stadsutveckling.

Inför den kommande planeringen framhålls särskilt nedanstående:

- Av tre alternativ för triangeltomten avsedd för hotell förordar förvaltningen alternativ A eller B.
- Förvaltningen ser gärna att Merkurhuset och ”Kinesiska muren” bevaras i någon utsträckning.
- En helhetsbedömning av den sammanvägda ljudmiljön i området måste göras.
- Inga bostäder får ha ekvivalentnivåer över 65 dBA vid någon fasad.
- Samtliga bostäder ska ha sovplats mot ljuddämpad sida då ekvivalentnivåerna ligger mellan 60 och 65 dBA.
- Inomhusnivåerna måste klaras, då ekvivalentnivåerna ligger mellan 60 och 65 dBA vid fasad ska ljudklass B uppnås inomhus.
- Rosenlundsverket är i drift dygnet runt, riktlinjerna för externt industribuller ska uppfyllas särskilt nu när antalet bostäder i området kommer att öka.
- Förvaltningen ifrågasätter lämpligheten av att området ska ha genomfartsmöjlighet när Götatunneln behöver stängas, med tanke på den omfattande tunga trafiken i Götatunneln.
- Behovet av grönytor är stort, viktigt att planerna på en mindre park framför Merkurhuset genomförs, liksom idéerna i kvalitetsprogrammet.

Dessutom anges bl.a. att förutsättningar som kan gynna blandstad eller bebyggelse med blandade funktioner är att dela kvarteren i flera fastigheter för att få mer variation. Även tredimensionell fastighetsbildning kan gynna blandningen då en fastighetsägare kan äga en hel bottenvåning i ett kvarter och förvalta verksamhetslokalerna istället för bostadsrättsföreningar eller hyresvärdar. En förvaltare av verksamhetslokalerna i ett kvarter kan t.ex. lättare optimera energianvändningen, avfallshantering osv.

Till utställningsskedet måste eventuell ljudpåverkan från Cityvarvet klarläggas.

Det är viktigt att utforma cykelstråket så att konflikter minimeras. En cykelparkering planeras för ca 100 cyklar vid bytespunkten. Möjlighet att öka storleken på cykelparkeringen ska finnas om behov uppstår längre fram.

Kommentar: Tredimensionell fastighetsbildning för ex. verksamhetslokaler i kvarteren kommer möjliggöras i detaljplanen, Älvstranden Utveckling ser det som en möjlig lösning.

14. Park- och Naturnämnden

Förvaltningen anser att planförslaget ger förutsättningar för en attraktiv stadsdel men innehållet och utformningen av utemiljön är ännu skissartad och därmed svårbedömd. En gemensam bild av vilka upplevelser och aktiviteter som bör finnas på Skeppsbron för att området ska kunna upplevas som Göteborgarnas nya vardagsrum bör tas fram, som kan ligga till grund för arbetet med att skapa attraktiva platser. Förvaltningen förordar alternativet där Merkurhuset bevaras då det ger utrymme för en klimatskyddad park i anslutning till kajen. Parken bör även säkras i detaljplanen genom att planbeteckningen ”allmän plats park” införs.

Det befintliga parkstråket som löper längs kanalen från Trädgårdsföreningen till Kungsparken kan genom ett tydligt gångstråk längs Rosenlundskanalen knytas ihop med det nya kajstråket längs älven och den nya stadsdelen kan knytas ihop med den gamla. Förvaltningen saknar parker och lekmiljöer på planskissen och ser därför att man i det fortsatta arbetet med området diskuterar differentierade rum, med både lek och grönska. Anspråken är många på en begränsad yta och de allmänna platserna kan inte inhägnas för att fungera som förskolegårdar.

Kajstråket har goda förutsättningar att bli ett välfungerande stråk för flanörer och cyklister längs älven och därmed ökar känslan av vattenkontakt. Det är viktigt att Knutpunkten och annan bebyggelse på kajen inte inkräktar på möjligheten att flanera längs kajkanten. Det är också viktigt att tvärkopplingarna mellan det gamla och det nya utformas på ett sådant sätt att tillgängligheten till älven får de bästa förutsättningarna och så att den nya stadsdelen knyts ihop med den äldre stadsstrukturen utan barriärer. Detsamma gäller möjligheten att korsa spårvägen efter att den vikit av från Stora Badhusgatan.

Det föreslagna bassängbadet i älven har goda förutsättningar att bli en viktig målpunkt för kajstråket och mötesplats för Göteborgare från hela staden samt för turister. För att kajområdet på Skeppsbron ska bli attraktivt året om och i alla väder krävs en genomarbetad gestaltning som tar stöd i klimatstudier.

I Stora Badhusgatans trånga gaturum kommer smalkroniga träd behöva väljas och för att uppnå en allékänsla bör träden stå tätare än vad som är illustrerat i planförslaget.

Kommentar: Parken framför Merkur säkras i detaljplanen. Träden i Stora Badhusgatan placeras tätare.

15. SDN Centrum

Är positiv till planens innehåll i stort, men har synpunkter.

Områdets bostäder ska planeras så att det inte bidrar till en ökad boendesegregation. Lägenheterna bör passa olika hushållstyper i olika skeden av livet. Lägenheterna bör vara tillgängliga för äldre och personer med funktionshinder. Många av dessa hushåll efterfrågar av ekonomiska skäl mindre lägenheter, tvåor som inte är större än 60 kvm. I det fortsatta arbetet med planen bör utredas om de kommande statliga anslagen för etablering av trygghetsboenden kan vara en lösning för att tillgodose behovet av bostäder för äldre som behöver visst stöd.

Verksamheterna ska ha ett innehåll som är attraktivt för olika målgrupper. Vid sidan om affärer, restauranter och caféer är det viktigt med publika lokaler med kulturellt innehåll.

De allmänna platserna ska utformas så att de är tillgängliga, trygga och lockande för alla. Det planerade offentliga badet är en stor möjlighet att göra området attraktivt för invånare i olika åldrar och från olika delar av staden. En sådan mötesplats bör ses som lika viktig som infrastruktur i form av till exempel vägar och kollektivtrafik.

Barns behov av lek- och vistelseytor både inom förskolans verksamhet och i övrigt ska tillgodoses. Det är nödvändigt att hitta en bra lösning för de barn som förväntas flytta in i området, två till tre avdelningar behövs för de nya bostäderna. Förvaltningen är positiv till alternativet att göra en rockad med annan verksamhet i området för att hitta bra lokalisering för förskolan. Förvaltningen är också positiv till att utreda vilka möjligheter det finns att anlägga lekytor på en takterrass i området. Det är viktigt att bevaka att barn kan få en säker skolväg, den närmaste kommunala skolan är Gustaviskolan på Magasinsgatan.

Trafiklösningar ska ta hänsyn till hur redan befintlig bebyggelse påverkas av buller.

För kvarteret söder om Skeppsbrohuset förordas alternativ B, som innebär en byggnad som trappar upp sig till en höjd av 9 till 11 våningar. Bostäder är bättre än den alternativa lösningen med ett större hotell som skulle kunna innebära ökad trafik till och från området.

Beträffande byggnaderna Merkurhuset och Kinesiska muren instämmer vi i att fastigheternas historiska förankring från en annan epok är ett mervärde som kan berika hela området. En rivning av fastigheterna är motiverad bara om det äventyrar de kvaliteter och funktioner som eftersträvas för området i stort.

Om färjehållplatsen vid Rosenlund läggs ned kan det försvåra kopplingen till området kring Järntorget och mot Masthugget och det är viktigt att detta bevakas i det fortsatta arbetet.

Det finns en risk att cykeltrafiken utmed kajstråket kan göra området osäkert för gående och besökare i allmänhet, alternativt att cykelleden blir en barriär mot vattnet.

Någon del av området bör inrymma en park som erbjuder grönska och skugga.

Kommentar: Bullerproblem utreds för både befintlig och tillkommande bebyggelse.

16. SDN Linnéstaden

Skeppsbron kan bli en attraktiv mötesplats som knyter samman Järntorget med Centrum. Det är viktigt att kopplingar görs till kommande utveckling av Norra Masthugget för en tydlig förbindelse mellan områdena.

Bostäderna kommer att variera i storlek, vilket kan möjliggöra en blandad befolkning även om priserna och hyresnivåerna kommer vara ett hinder. Det är positivt att lägenheter för särskild service upplåts. Möjligheter till bostäder för äldre som kan underlätta kvarboende i vanligt boende bör uppmärksammas. Den centrala staden ska vara ett alternativ för barnfamiljer att bo i, vilket bidrar till en mångfald.

I förslaget till detaljplan behandlas SDN Centrums skolor och förskolor. Skeppsbron är närliggande område till SDN Linnéstaden och det är troligt att en del barn kan komma att välja skolor i Linnéstaden, främst ser man att det gäller Nordhemsskolan förskoleklass - årskurs 9 eller Hagaskolan förskoleklass - årskurs 5 som är närliggande. Linnéstadens övriga skolor och friskolor bedöms ligga på längre avstånd från Skeppsbron vilket medför en mindre möjlighet att eleverna väljer dessa enheter. De

kommunala skolorna har ett vikande elevunderlag och uppskattas kunna motta en ökad efterfrågan från elever i närliggande område som Skeppsbron.

Skeppsbron avser enligt detaljplanen erbjuda mötesplatser för lek och vila, det är av yttersta vikt att gröna oaser kan erbjudas och att sittplatser utformas för inbjudande samtal. Området bör innehålla gratis mötesplatser, speciellt som ungdomar kan ta del av. Rekreationsytorna bör vara flexibla att användas av flera målgrupper utifrån olika funktioner. I förslaget till detaljplan planeras ett utomhusbad vilket ligger i linje med de önskemål om badhus som genom fritidsvaneundersökningen framkommit från ungdomar i Majorna och Linnéstaden. Det är viktigt att även ungdomarnas behov tillvaratas och ges positiva mötesplatser i form av exempelvis föreningslokaler.

Vägen via Rosenlund upplevs idag som något otrygg kvällstid och skulle kunna förbättras med utbud av kvällsöppna verksamheter.

För boende kan spårvägen längs Stora Badhusgatan innebära en barriär inte minst för barnens väg till och från skola och aktiviteter, säkerheten i trafikmiljö bör eftersträvas för barnen. Biltrafiken ska enligt detaljplanen anpassas till cykeltrafiken, vilket för cyklister kan innebära en risk.

Linnéstaden invänder sig mot att färjeläget vid Rosenlund dras in eftersom det har en nära koppling till Järntorget som en knutpunkt och vid en kommande utbyggnad av Norra Masthugget finns behov av närbeläget färjeläge i området.

17. Trafiknämnden

Synpunkterna gäller om inte annat sägs planförslagets huvudalternativ.

Kollektivtrafik

Av säkerhets- och kapacitetsskäl har valts en parallell hållplats med separerade ytor för buss och spårvagn.

Biltrafik

Den huvudsakliga biltrafiken i området går i Stora Badhusgatan och i Surbrunnsgatan och Skeppsbron. Det är viktigt att framhålla att dessa gator enligt avtal mellan Vägverket och Göteborgs Stad ska vara framkomliga då de ska fungera som genomfartsmöjlighet om Götatunneln är stängd. De måste alltså dimensioneras så att större fordon kan passera genom området. Enligt TKs beräkningar kommer Stora Badhusgatan att normalt trafikeras med mellan 7000-13000 fordon/dygn beroende på hur angränsande områden trafikeras.

Bilparkering

Viss parkeringsefterfrågan i City SO, utom planområdet, skulle kunna tillgodoses inom planområdet, vilket bör studeras. Frågan är en följd av parkeringspolicyns inriktning där gaturummen ska ”befrias” från boendeparkering av såväl miljö- som stadsbildsskäl. I området från Otterhällan till Kungshöjd är gatorna till stor del fyllda av boende-parkerare. Skissartat är några möjliga lösningar för dessa fordon att de tas omhand i garagen vid Rosenlundsgatan och/eller i ett nytt bergrumsgarage i Kungshöjd och/eller inom det aktuella planområdet. I brist på en områdesplan för City efterlyses en över-siktlig genomgång av hur ”gaturumsfrågan” kan lösas och i vilken mån den delvis kan ingå i detaljplanen för Skeppsbron.

Parkeringsgaraget får korta nedfarter och begränsad höjd varför endast personbilar kan använda detta. Varutransporter får alltså ske i marknivå. Möjlighet till samlastning av gods bör diskuteras.

Befintlig parkering i området är idag ca 1200 platser varav 428 platser i P-Arken. Cirka hälften av p-platserna är förhyrda. Enligt framtagen parkeringsutredning finns för

området ett preliminärt behov av ca 1225 platser, inklusive ett önskemål 280 platser från fastighetsägare inom området. Om garaget byggs i två plan kan det rymma maximalt 1000 platser, för korttidsparkering på gatumark finns 25-35 platser. Enligt sammanställningen blir det ett underskott i området på ca 200 platser.

Ett bevarande av Merkurhuset och/eller Kinesiska Muren innebär färre parkeringsplatser och därmed ett större underskott, hur mycket är inte klarlagt.

Cykeltrafik

Längs kajen löper ett stomcykelstråk och i Stora Badhusgatan finns ett övergripande cykelstråk enligt TKs cykelprogram. På Skeppsbrokajen ska stomcykelstråket tydliggöras och vara skilt från längsgående biltrafik och i görligaste mån även korsande trafik. Det övergripandet cykelstråket i Stora Badhusgatan innebär att körytan ska dimensioneras så att cyklister inte kläms mot parkerade fordon samt att gatan ska var fysiskt fartdämpad till max. 30 km/tim.

Cykelparkering

Behov av cykelparkering kommer att finnas i anslutning till Knutpunkten där en större parkering på minst 100 platser planeras samt längs Stora Badhusgatan där utrymme skapas mellan träden. Totalt ges på gatumark möjlighet till ytterligare ca 200 platser.

Cykelparkering för bostäder och verksamheter ordnas inom respektive kvarter. För tillkommande bebyggelse föreslås preliminära parkeringstal som ger ett behov av ca 1300 cykelplatser. Om bilgaraget byggs i två plan kan det rymma omkring 1000 cykelplatser. Behovet kommer att utredas vidare. Antalet cykelplatser om bilparkeringen byggs i bara ett plan redovisas inte. Då uppstår en konflikt mellan underskott för cykelplatser och underskott för bilplatser. (Se Bilparkering.)

Båttrafik

För älvtrafiken behövs minst fyra platser. Två till den ordinarie båttrafiken, en till en eventuell framtida skärgårdsbåt och minst en i reserv. Idag är det en stor ökning av resenärer som vill kunna ta med sig sin cykel och förhoppningsvis kan detta behov mötas i form av nya båttyper framöver. Det bör beaktas vid utformningen av Knutpunkten, flytbryggan och andra anslutande ytor. Det måste på flytbryggan finnas plats för minst 300 resenärer och ett stort antal cyklar.

Knutpunkten

Knutpunkten beräknas få ca 16 000 passagerare per dag vilket ställer stora krav på ytor och tillgänglighet. Markytorna är små och det är tveksamt om det finns plats för nyttotrafik t.ex. färdtjänst, varutransporter och sophämtning samt gångytor, sittplatser för väntande passagerare, stomcykelbana, cykelparkering och då minst 100 platser m.m. Mot bakgrund av dagens cykelparkeringssituation torde behovet av cykelplatser vara större än så. Redovisade ramper är för korta för att klara kraven på tillgänglighet. Allt talar för att i detta avsnitt utöka kajytan för att verkligen ge utrymme för allt som behövs. Det krävs fortsatt arbete för att få till en väl fungerande helhet.

Merkurhuset och Kinesiska Muren

Parkeringsgaragets nedfart/uppfart är placerad så att denna biltrafik i onödan korsar stomcykelbanan samt gångströmmen till badet. Ett betydligt bättre alternativ för att undvika denna korsning är att placera nedfart och uppfart på var sin sida om gatan Skeppsbron. Ett annat alternativ vore att förlägga nedfart/uppfart mer åt öster och använda sig av nivåskillnaden mellan en högre liggande kaj och den lågt liggande entréytan vid Merkurhuset. Alternativ 3 med nybyggda hus och delvis 4 med bevarande

av Kinesiska Muren ger bäst möjligheter att skapa en fullt tillgänglig miljö utan nivåskillnader.

Triangeltomten

En vändmöjlighet på Stora Badhusgatan är önskvärd för att undvika att fordon tvingas köra långa omvägar för att nå andra sidan gatan. En nedfart/uppfart till bilgaraget bör ligga i detta område. Området har ingen bra lösning utan bör studeras vidare så att hus och mark med alla ingående komponenter bildar en bättre helhet.

Stora Badhusgatan

Stora Badhusgatan ska ha genomgående buss- och spårvagnstrafik i gatans mittdel.

Angörings- och parkeringsytor har förlagts utanför föreslagna trädrader för att skapa en flexibel lösning. Ändras gatans butiker, restauranger så ändras ofta kravet på lastzoners läge, handikapparkering, cykelparkering m.m. Med generella angörings- och parkeringsytor utanför träden så slipper man alltså denna konflikt.

Köryta och angöringsyta bör vara minst 6,35 m. Planens illustration visar 5,75 m vilket inte uppfyller TKs krav på bredder vad gäller funktion och säkerhet. Trädens placering i förhållande till fasader bör inte underskrida 4,0 m för att undvika problem med skugga och ständig beskärning.

TK bedömer att gatubredden 31,45 m är tillfyllest för att skapa en trafiksäker och funktionell miljö. TK vill dock påpeka att det är önskvärt att gångytorna inte görs för smala. Stora Badhusgatan är tänkt att bli en livlig gata och önskemålet om uteserveringar eller spontan möblering utefter fasaderna med diverse föremål minskar lätt de fria måtten.

Lilla Torget med omgivning

TK utreder hur området ska trafikeras. Spårvagn, bussar och bilar från många håll samt skymd sikt gör korsningen Södra Hamngatan – Västra Hamngatan farlig och omöjlig att reglera med trafik- eller varningssignaler. Av denna anledning bör busstrafik från Knutpunkten vid Stenpiren till Brunnsparken gå i Norra Hamngatan.

Konsekvenser för barn och ungdom

Inom planområdet finns stora relativt bilfria ytor på kajområdet och lokalgatorna som kommer att vara gångfartsområden. Huvudgatorna Stora Badhusgatan och Surbrunnsgatan kommer att hastighetssäkras genom att gatan vid det centrala övergångsstället dels är förskjuten i plan samt att alla övergångsställen är upphöjda.

Kommentar: Köryta och angöringsyta breddas i illustrationen.

Busstrafik i Norra Hamngatans västra del bör vara möjligt, det finns dock ett antal aspekter att bevaka och hantera. Ett attraktivt stråk ner mot Södra Älvstranden eftersträvas, vilket innebär att gatuparkering måste tas bort om bussar, människor och uteserveringar ska få tillräckligt utrymme.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

18. Banverket
Är positiva till förtätning i kollektivtrafikstarka stationära lägen samt till ny spårväg och bytespunkt. Planområdet överlappar utredningsområdet för Västlänken som är ett riksintresse för kommunikationsändamål. Utredningsområdet bör framgå i planbeskrivningen och beskrivningar och kartmaterial uppdateras. Planförslaget bör innefatta en konsekvensbeskrivning av förslagets eventuella påverkan på riksintresset.

Kommentar: Kontakter har tagits med Trafikverket, bedömningen är att åtgärder i denna detaljplan inte krävs. Planhandlingarna uppdateras emellertid.

19. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)
Samrådstiden medger inte att dessa planer tas upp till politisk behandling i GR:s styrgrupp för miljö och samhällsbyggnad. Kansliet framhåller dock följande som är av regionalt intresse och som i tidigare sammanhang diskuterats i styrgruppen.

I maj 2006 antog GR:s förbundsstyrelse mål- och strategidokumentet Uthållig tillväxt som anger att ”stads- och andra tätortsmiljöer ska utformas så att de inbjuder till ett rikt stads- och vardagsliv”. I Strukturbild för Göteborgsregionen, som godkändes av GR:s förbundsstyrelse i maj 2008, preciseras detta avseende kärnan (de centrala delarna av Göteborg) som har en speciell roll för hela regionen; bl.a. som nav och motor för regionen som helhet. Blandade stadsmiljöer med många mötesplatser ger förutsättningar för ett rikt socialt liv och är också en förutsättning för en hållbar stad.

Konstaterar att intentionerna i planförslaget ligger väl i linje med GR:s strukturbild och K2020:s målbild. Området kring Skeppsbron med sitt centrala läge har unika förutsättningar att utveckla sin roll i kärnan och därigenom bidra till att stärka hela regionen. Samtidigt skapas möjligheter att inte bara ”förena staden med vattnet” utan också hålla samman kärnans olika delar över vattnet.

20. Länsstyrelsen
Länsstyrelsens samrådsyttrande i sin helhet har bilagts, se bilaga 2.

<u>Länsstyrelsens samlade bedömning</u>

Skeppsbron är ett viktigt och bra projekt. Att man kan bygga bostäder, service och samlingsplatser i ett så här centralt läge i Göteborg och dessutom bygga ut kollektivtrafiken kommer att bli en tillgång för staden och är ett led i den hållbara utvecklingen.

<u>Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning</u>

<u>Riksintresse</u>

Området ligger inom riksintresse för kulturmiljön. En viktig del av kulturmiljön på platsen är försvarsmuren som sträcker sig under marken genom en del av området. Länsstyrelsen anser att materialet har brister i beskrivningen av planförslagets konsekvenser för kulturmiljön. Om den föreslagna parkeringen under mark läggs under hela området kommer försvarsmuren att behöva tas bort. Konsekvenserna av detta har inte beskrivits på ett tydligt sätt. Länsstyrelsen anser att det, med föreliggande underlag, inte går att avgöra om planens genomförande kommer att leda till påtaglig skada på riksintresset eller ej. Konsekvenserna för den riksintressanta kulturmiljön måste beskrivas på ett utförligare sätt. Kommunen rekommenderas att anlita arkeologisk expertkunskap för att tydliggöra konsekvenserna av ett borttagande av försvarsmuren. Ett underlag bör tas fram som redovisar de tekniska förutsättningarna för Merkurhuset samt Kinesiska muren. Byggnaderna ligger som solitärer men har ett stort kultur-

historiskt värde med strategisk betydelse för områdets historiska identitet. Underlaget bör ligga till grund för en bedömning om bevarande alternativt rivning.

Vad gäller Triangeltomten förordar Länsstyrelsen alternativ B med en upptrappad byggnad. En gradvis upptrappning sammanfaller med områdets arkitektoniska identitet i form av en successiv stigning mellan kajen och Otterhällan. Alternativ B innebär också att den kulturhistoriskt känsliga vyn från hamnkanalen lämnas oförändrad.

Hotell Riverton har idag samma höjd som övrig bebyggelse på Otterhällan som underordnats Göteborgs första ”skyskrapa”. Det är arkitektoniskt viktigt att intilliggande byggnader tydligt underordnar sig Otterhall och dess karaktär som ”skyskrapa”. Länsstyrelsen anser att en påbyggnad av Riverton med två våningar medför att denna siluett förändras och förordar att Riverton inte tillbyggs på höjden.

Farleden i Göta älv är av Riksintresse för sjöfarten. För att sjöfarten inte ska inskränkas är det viktigt att hänsyn tas till säkerheten både för sjöfarten och för de som vistas på Skeppsbron. Detta sker bland annat genom påseglingsskydd och en god planering av de kajer, pirar och bryggor som planeras i området.

En del av planområdet sträcker sig över den planerade Västlänken som är utpekad som riksintresse för kommunikationsändamål. Planförslaget bör till utställningsskedet ha med en beskrivning av den planerade utbyggnaden samt eventuella konsekvenser planförslaget kan ha på den.

Hälsa och säkerhet

Den geotekniska utredningen måste kompletteras. Det är viktigt att man utreder ett alternativ där man kan behålla försvarsmuren som ligger under området. Utbyggnadsordningen kan också komma att påverka stabiliteten i området. Det är viktigt att även detta tas med i den geotekniska utredningen.

Området kommer att utsättas för buller från flera olika bullerkällor. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att planbestämmelsen angående trafikbuller kompletteras med att ljuddämpad sida innebär 50dBA eller lägre.

Risker

Det är mycket som anges ska studeras vidare vad gäller risker. Det gäller bland annat Rosenlundsverket, risker med fartygstrafiken bl.a. för badet och farligt gods, säkerhetsfrågor för hamnar och säkerhetsfrågor vid planering av förskola. Det är viktigt att detta utreds vidare.

Vad gäller riskerna med Rosenlundsverket så finns dessa beskrivna översiktligt i MKB:n men sägs behöva studeras vidare innan beslut om kostsamma åtgärder tas. Föreslagna riskreducerande åtgärder ska läggas fast i planbestämmelser.

Råd om tillämpningen av PBL och MB

I miljökonsekvensbeskrivningen måste på ett tydligt sätt redogöras för olika alternativ gällande bebyggelsen. I det här fallet är det bland annat av stor vikt att man beskriver konsekvenserna för framför allt två alternativ. Ett där försvarsmuren tas bort för att ge plats åt garage under mark och ett alternativ där muren kan bevaras.

Det finns enligt planbeskrivningen inget behov av ytterligare platser i grundskolan i planområdets närhet. Avståndet till närmaste skola är dock långt och Länsstyrelsen anser att ett utförligare resonemang gällande var barnen i området ska gå i skolan och hur de ska ta sig till och från skolan behövs.

Kommentar: Parallellt med planarbetet tas beslutsunderlag fram för en tillstånds-ansökan till vattenverksamhet, lämplig utformning av vattenområdet med påseglingsskydd utreds i samråd med bl.a. Göteborgs Hamn och Sjöfartsverket.

Eventuella konsekvenserna när det gäller Västlänken kommer att beskrivas i planhandlingarna.

Geoteknisk utredning kompletteras och riskfrågor utreds vidare.

Bestämmelser om buller kompletteras med definitionen av ljuddämpad sida.

21. Sjöfartsverket
Farleden och Göteborgs Hamn är riksintresse för sjöfarten. För att inte försämra framkomligheten i farleden är det av stor vikt att påseglingsskyddet anläggs inom detaljplaneområdet så att det inte inkräktar på farleden. Även om skyddet ligger utanför farleden kan det påverka fartygs navigeringsförmåga. Sjöfartsverket bör därför ges möjlighet att delta i utvecklingen av påseglingsskydden.

Vid Pusterviksbron, där spårvägen planeras korsa Rosenlundskanalen, får inte den segelfria höjden mellan bron och vattnet sänkas.

Synpunkter gällande projektering, genomförande och efter genomförande framförs.

Kommentar: Lämplig utformning av vattenområdet med påseglingsskydd utreds i samråd med Göteborgs Hamn och Sjöfartsverket.

Synpunkter på projektering, genomförande och efter genomförande lämnas till Älvstranden Utveckling, fastighetskontoret och trafikkontoret för beaktande.

22. Svensk Handel
Skeppsbron är en mycket viktig plats i Göteborg, vars historia har präglats av sjöfart under århundraden. Vi vill att den gamla sjöfartshistorien skall sätta den främsta prägeln på det framtida området runt omkring Skeppsbron. Vi ser en spektakulär plats med spännande nya lösningar för bostäder, kultur, trafik och handel. En modern mötesplats för alla. En plats som lever året runt och så stor del av dygnet som möjligt, för att skapa trygghet i området. Variation mellan det gamla och det nya inbjuder till annorlunda förutsättningar för framtiden.

Avstånd till övriga centrum är inte långt men upplevs längre än sina 500 meter. Det är viktigt att få människor nyfikna och hitta naturliga ledstråk som tar oss från en plats till en annan. Vi tycker att den handel som planeras ska vara unik för området, gärna med anknytning till det maritima. I framtiden behövs mer service åt människor i området. Eftersom det även planeras en knutpunkt för kollektivtrafiken, plats för färjetrafik och även gästhamn behövs dock en större dagligvarubutik. Gärna i nära anslutning till knutpunkten för kollektivtrafiken.

Handel är viktig, men det är lika viktigt att området runt omkring attraherar och inbjuder till möten. Vi tror att turism är en viktig framtidsbransch för Västra Götalands län, där Göteborg är motorn och regionens främsta varumärke. Därför är gestaltningsfrågor i detta planärende oerhört väsentligt.

Kommentar: Kontoret bedömer att planförslaget ligger helt i linje med framförda synpunkter. Synpunkter gällande förslag på verksamheter/genomförandefrågor lämnas till Älvstranden Utveckling.

23. Skanova
har inget att erinra.

24. Vägverket
För att klara trafiken vid avstängning av Götatunneln upprättades en överenskommelse om att det skulle finnas två körfält i västlig riktning. Denna förutsättning gäller inte längre, varför endast ett körfält i västlig riktning illustrerats. Det är därför viktigt att Stora Badhusgatan hålls fri från hinder när Götatunneln är avstängd. Mynningen till Götatunnelns servicetunnel mitt för Lilla Badhusgatan måste alltid hållas tillgänglig.

Beträffande skolor finns det inga sådana inom planområdet. Förskolor finns inom närområdet, medan avståndet till grundskolor är relativt långt. Hur barnen ska ta sig till skolan måste ytterligare beskrivas.

Planen föreslår att ett större garage innehållande ca 1000 platser med möjlighet att ordna ungefär lika många cykelplatser. Om en bilpool inrättas bör antalet platser kunna reduceras något.

Terminalbyggnaden för kollektivtrafiken kommer bli viktig såväl för buss- och spårvägstrafiken som för älvtrafiken. Många kommer byta färdmedel här varför det är viktigt att ett rejält område avsätts för cykelparkering, det känns tveksamt att 100 cykelplatser kommer räcka. Det framgår att Operalänken avses kopplas till denna punkt, vilket borde framgå att illustrationskartan.

Det framgår att ljudnivån på uteplatser och balkonger ska klara riktvärdet 55 dBA. Eftersom bullernivån överstiger 60 dBA vid fasad, bör man på uteplats och balkong klara ”ljuddämpad sida” på 50 dBA.

Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med avseende på skola.

Sakägare

Orienteringskarta för inkomna yttranden från sakägare

25. Brf Skandia, Inom Vallgraven 16:22
Vår fastighet ligger i direkt anslutning till den nya spårdragningen. Vi motsätter oss byggandet av en ny spårväg som mycket troligt kommer öka buller och vibrations-nivåerna på huset. Vi genomförde en bullermätning under våren 2009 som visar på bullernivåer upp till 90 decibel (utomhus).

Föreningen lägger ner stora belopp för att dämpa ljudet via fönstren. Ett bekymmer vi har är att ljudet kommer in via stommen på fastigheten samt att vibrationerna är stora. Vi är också oroliga att dessa vibrationer skadar huset.

Spårvägens el-ledningar går mycket nära fastigheten och vi har redan idag problem med elektriska störningar. En växel skulle enligt vår uppfattning förvärra situationen ytterligare för oss boende.

Kommentar: Synpunkterna berör inte nu aktuell detaljplan.

26. Brf Kungen 6, Inom Vallgraven 45:2
I stort positiva, men är mycket tveksamma till tillbyggnaden av Riverton. Föreningen har ingen gård och inga balkonger. De 88 lägenheterna har däremot en gemensam terrass om ca 150 m^2 på taket mot väster mot Ingenjörsgatan. Terrassen kommer påverkas negativt av en tillbyggnad av Hotell Riverton och då framför allt breddningen mot söder. Utsikt skyms, antalet soltimmar minskar och rymdkänslan minskar. Insyn ökar.

I stort sett alla lägenheter har endast fönster år ett håll vilket innebär att en försämring får stora konsekvenser, ca 60 lgh vetter mot tänkt tillbyggnad. För 20-25 lgh minskar eller försvinner utsikt, för många fler försämras ljusinsläpp och insyn ökar.

Befarar ökat buller från ökad passage av människor i kombination med att tillbyggnaden kommer leda till att Ingenjörsgatan än mer kommer bli en ”resonanslåda”.

Efterlyser en solstudie, sett utifrån terrassen.

27. Sigillet Hotellfastigheter AB, Inom Vallgraven 46:3
Tycker planförslaget ger uttryck för tankar och visioner som kan innebära ett skapande av en väl sammansatt stadsdel. Det är viktigt att skapa en stadsdel där kontor, handel och bostäder blandas i en mix som innebär att stadsdelen uppfattas som levande inte bara på dagen utan också kvällstid.

För att möjliggöra att stadsdelen blir levande med ett stort inslag av kommersiella verksamheter är det är mycket viktigt att tillgodose god tillgång till parkering. Hotel Comfort City Center bedriver hotellverksamhet inom fastigheten. Hotellet har idag ett parkeringsbehov på ca 20 p-platser och behovet framöver beräknas till minst denna nivå.

28. Fastighets AB Surbrunnen, Inom Vallgraven 46:4
Bedömer att det i första hand bör prioriteras byggnation av bostäder. Det är viktigt med en levande stadsdel även kvällstid. I befintlig bebyggelse finns nästan inga bostäder. Där det inte är möjligt att bygga bostäder bör nästa prioritering vara för handel, restaurang och andra attraktioner för att komplettera befintlig verksamhet i området.

Tillgång till parkering i området är av stor vikt för såväl boende som verksamheter. Vill att man i möjligaste mån försöker tillgodose det utökade parkeringsbehov som kommer att finnas.

29. Fastighets AB Riverton/Hotel Riverton AB, Inom Vallgraven 46:18
Tycker i stort att förslaget är bra och sympatiserar starkt med de tankar som har presenterats för att attrahera människor. Stadsdelen är kall, tyst, helt utan livskraft, energi eller rörelse. Efter kontorstid finns i princip bara de som ska besöka områdets tre hotell.

Den enskilt viktigaste komponenten för att lyckas med visionen om det nya levande Skeppsbron är att tillföra ett så stort antal bostäder och boende i området som det praktiskt är möjligt. I dagsläget finns ett mycket stort utbud av kommersiella lokaler på

Skeppsbron. Det tänkta förslaget med enbart 320-480 lägenheter är i absolut minsta laget.

Parkeringsfrågan är viktig för såväl oss som fastighetsägare (Fastighets AB Riverton) som för operatörsbolaget (Hotel Riverton AB). Hotel Riverton är kanske områdets största arbetsgivare med ca 120 anställda. Vi besöks av ca 250-300 personer per dag. Vi hoppas vidare på att våra planerade investeringar under åren 2011-2012 tillsammans med områdets förädling ytterligare öka verksamhetens omfattning.

Vi har ett stort behov av parkeringsplatser då vår verksamhets natur bygger på att besökare kommer till Göteborg och det faktum att alla inte har tillgång till bra kollektivtrafik samt att många reser med utrustning och bagage. Vi måste vidare tillgodose behov för gäster med speciella behov av bil och närliggande parkering. Många av våra anställda har bra tillgång till och möjlighet att resa kollektivt men inte alla. Vi bedömer behovet av parkering till fastigheten Inom Vallgraven 46:18 till ca 100 parkeringsplatser.

Kommentar: Efter samrådet har Fastighets AB Riverton framfört önskemål om utökad byggrätt av byggnadens lågdel. Tillbyggnaderna består i att bygga på en våning mot Ingenjörsgatan för att hamna i nivå med grannhuset, att bygga på den lägsta delen av huset mot Stora Badhusgatan, samt att bygga ett burspråk mot trappan mellan Ingenjörsgatan – Stora Badhusgatan i norr. Kontoret bedömer påbyggnaderna som lämpliga.

Efter samrådet har arbetet med lämplig utformning av högdelen fortsatt. En mindre ökning av byggrätten för högdelen föreslås, som innebär att nockhöjden i stort sett bibehålls.

30. Higabgruppen, Inom Vallgraven 47:1, 68:7
Har inga synpunkter på förslaget.

31. KB Biet/Bygg Göta, Inom Vallgraven 49:1
En hållplats vid Esperantoplatsen är nödvändig för att möjliggöra för boende och för arbetsplatssysselsatta i Kungshöjd och Otterhall på ett enkelt sätt använda kollektivtrafiken.

Planbeskrivningen överensstämmer helt med vår intention ang. Merkur. Ett bevarande av Merkur under överskådlig tid, minst 20 år, och därefter möjlighet att bebygga kvarteret och framförvarande park så att kvartersstrukturen fullbordas. KB Biet har inga planer på att riva Merkur, med hänsyn till pågående sättningar och därav skador på byggnaden är dess livslängd dock begränsad.

En byggnad bakom Merkur mot Stora Badhusgatan med 7 våningar belägen i anslutning till Merkur är inte tillfredställande. En brandmur med en höjd på 20 m och 6-7 m från gårdsfasaden på Merkur innebär mycket dåliga dagsljusförhållande. Höjden på denna byggnad måste anpassas till höjden på Merkur. Dessutom skulle denna höga byggnad dominera från älven så att Merkur inte skulle komma till sin rätt.

Den påverkan som höjning av kajen samt byggnation på omgivande kvarter kan ha på Merkur måste säkerställas så att hastigheten av sättningsförloppet av Merkur inte påverkas.

Det angivna behovet av ca 950 bilplatser jämfört med nuvarande tillgång på knappt 1200 bilplatser är inte tillfyllest i beaktande av det tillkommande behovet till följd av den planerade bebyggelsen. Bortfallet av bilplatser på P-Arken måste ersättas.

Kommentar: Parken föreslås bli permanent. Tillkommande byggrätt bakom Merkurhuset studeras vidare med avseende på stadsbild och ljusförhållanden. Att en byggnad tillkommer här är emellertid av stor vikt för att undvika en baksida mot Stora Badhusgatan.

32. Skanska Fastigheter, Inom Vallgraven 50:2, 50:4
Är positiva till samrådshandlingen, men vill framhålla följande:

För Skanska och andra privata aktörer är det viktigt att deltagandet i kostnader är differentierat, eftersom Södra Älvstranden Utveckling AB har andra möjligheter till detta.

Att fördela hela kostnaden på ca 500 MSEK på tillkommande byggrätter är uppenbart orimligt. Det är inte förenligt med PBL att en så omfattande utbyggnad av allmänna platser i sin helhet ska bekostas av exploatörer/fastighetsägare inom området. De kostnader som tas ut av berörda fastighetsägare ska vara skäligt med hänsyn till nyttan, så synes inte vara fallet. Fördelningen av kostnader måste utredas och preciseras.

Kinesiska Muren och Merkur är en central fråga. Kostnaden för nödvändiga åtgärder vid ett bevarande i relation till de ekonomiska byggnadsvärden som skapas är en ekvation som inte går att lösa på ett rimligt sätt. Att skjuta fram ett oundvikligt rivningsbeslut ett antal år försämrar möjligheterna för utvecklingen av Skeppsbron. Förespråkar att båda byggnaderna rivs.

Parkeringstalet 0,7 platser/lgh är rimligt, 2,5 platser/1000 m^2 kontor är en nivå som kommer att försämra förutsättningarna att etablera kontor/hitta hyresgäster. Ansatsen att 10 % av de anställda i nytillkommen kontorsbebyggelse tar bilen till jobbet skulle innebära ett behov av ca 5 platser/1000 m^2, tillgången bör dock vara större än så.

Planmåtten gällande djupen på byggrätter får inte bli för snäva för att möjliggöra effektiva och bra planlösningar. Resurssnåla lösningar kräver dessutom relativt tjocka ytterväggar. Att minska gårdsstorlekarna bör dock undvikas med tanke på solljus-förhållanden.

Kommentar: Finansiering och fördelning av kostnader utreds av Älvstranden Utveckling.

Det är en mycket snäv måttkedja mellan Rosenlundsverket och Skeppsbrohuset vilket gör att djupare byggrätter inte är möjligt utan att minska storleken på gårdarna, alternativt bygga färre kvarter.

33. Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv (genom Ramböll), Inom Vallgraven 52:4, 52:5
Är positivt till den planerade utvecklingen i stort.

Den angivna användningen C (Centrum) önskar Livbolaget komplettera med D för verksamheter såsom vårdcentral, läkarmottagning och tandläkarverksamhet. Vidare kvarstår Livbolagets önskemål att bygga på med två indragna våningsplan. Påbyggnad med ett våningsplan kommer att medföra att viss del av fläktrum och ventilationshuvar kommer sticka upp ovan taknivå.

Fasader mot Lilla Badhusgatan förslås utformas med nya burspråk. Innergården för 52:4 önskas övertäckas i enlighet med 52:5.

Bredden på gångytan längs fasaden mot terminalområdet bör göras så bred som möjligt, helst inte mindre än 6 meter, bl.a. för att möjliggöra uteservering. Marknivån på Skeppsbroplatsen önskar Livbolaget höja till nivå lika Stora Badhusgatan i den del som ansluter till byggnaden och entrén.

Fastigheterna har 20000 m^2 lokalarea och teoretiskt sett plats för ca 800 arbetsplatser. Livbolaget räknar då med ett behov om 320 platser med hänsyn taget att samutnyttjande är möjligt. Inom fastigheten finns 70 platser, det externa behovet uppskattas således till 250 platser. Korttidsparkering måste finnas på Skeppsbroplatsen och Lilla Badhusgatan

för hotell och annan verksamhet. På Stora Badhusgatan måste plats för inlastning finnas för handeln m.m.

Tillstyrker 16 våningars hus på triangeltomten men inte med den föreslagna förskjutningen över Stora Badhusgatan eftersom detta döljer Skeppsbrohuset och förtar utblick från huset.

Terminalbyggnaden bör anpassas med hänsyn till befintliga byggnader och utföras med en höjd som motsvarar en normal envåningsbyggnad. Möjligheter finns till samordning av de verksamheter som planeras i terminalbyggnaden och de som planeras i Skeppsbrohuset. Väderskydd på hållplatser måste ha stor genomsiktlighet så de inte bildar en ”mur”.

Viktigt för hela planen är verksamheterna med båttrafik, gästhamn och rekreationsmöjligheter i form av bad och restauranger längs kajen.

Kommentar: I användningen C ingår vård, det förtydligas i planbeskrivningen. Utökad byggrätt för påbyggnad ges endast för en våning, avsikten är då att påbyggnaden inte ska ha ventilationshuvar eller dylikt som sticker upp ovan taknivå. Frågan om burspråk prövas i bygglov. Byggrätt ges så att innergården kan byggas över.

Bredden på gångytan längs fasaden mot terminalområdet görs så bred som möjligt.

Korttidsparkering och angöringszoner planeras i anslutning till Skeppsbrohuset.

Utformning av byggnaden på triangeltomten har justerats. Att låta byggnaden nå ut som en tydlig fond i Stora Badhusgatan ser kontoret som en stor kvalitet i gaturummet.

34. Statens Fastighetsverk, Inom Vallgraven 53:16 kv Residenset

I Skeppsbroplatsens utformning är det viktigt att införliva och förstärka platsen mot Länsresidenset. Statens fastighetsverks mål är att synliggöra residenset och att entrén mot Södra Hamngatan tillgänglighetsanpassas. Positiva till att gatunivån höjs. Angöring och handikapplats måste finnas.

SFVs byggnader i kvarteret har inga allvarliga fukt- eller sättningsskador. Stor hänsyn måste tas vid uppgrävning av Södra Hamngatan och Stora Badhusgatan. Grundvattenförhållanden måste hållas konstant för att säkerställa residensets grundläggning, källarna är inte vattentäta.

Inga hållplatser får placeras utanför Länsresidenset och Landsstatshuset. Markunderlaget måste utformas så att buller blir minsta möjliga.

Länsresidenset tål inte en nära trädplantering då ett nytt microklimat kan ge negativ påverkan på putsfasaderna. Infästningar får inte göras på fasaderna.

Kommentar: Hållplatser kommer inte placeras utanför Residenset och Landstatshuset. Frågor som inte hanteras i detaljplanen, som gäller genomförandet, lämnas till Älvstranden Utveckling och trafikkontoret för beaktande.

35. Trading Gus AB, Inom Vallgraven 54:10

Är negativ till ev. byggnad på Lilla Torget. Ser positivt på planer för trivsamma uteserveringar eller mötesplatser i ljus och trygg miljö.

Är negativ till s.k. torggator med dubbelriktad trafik längs husfasaderna, men gärna rent Torg eller Gågata. Lilla Torget upplevs idag som en trafikfarlig plats, fordon kör ofta på trafikfarligt och förbjudet sätt. Möjliga fordonsvägar behöver styras upp runt torget med långsam enkelriktad trafik, förslagsvis medurs. Dubbelriktad trafik endast i Södra Hamngatan. Ser gärna att hållplatsen behålls.

Det är önskvärt med jämna markytor på torget så att det åter blir ett torg för människor. Träd och planteringar är bra om de sköts.

Kommentar: Synpunkterna berör inte nu aktuell detaljplan.

36. Brf Norra Liden 4, Inom Vallgraven 64:24
I princip mycket positiva till förslaget till utbyggnad av Skeppsbron.

Det kommer att bli mörkt, skuggigt och instängt med de relativt höga husen mot Stora Badhusgatan. Det kan lätt åtgärdas genom att låta de nya husen på norra sidan av gatan blir lägre än de befintliga husen på södra sidan. Förordar att man börjar nedtrappningen mot älven med befintliga hus som utgångspunkt och tillåter högst fem våningar i de nya husen.

Vad gäller triangeltomten förordas förslaget med den lägre byggnaden. Ytterligare ett höghus skulle störa stadsbilden för mycket. Ser positivt på att spårvagnen ska gå på Stora Badhusgatan, men vill gärna påtala att det är viktigt att man vidtar alla åtgärder för att det ska bli så lite ljud som möjligt. Kanske kan man göra som man gjort på Karl-Johansgatan med gräs mellan spåren.

37. Brf Branten, Inom Vallgraven 64:28
Förslaget omöjliggör den successiva stigning mellan kaj och Otterhällan som man påstår sig eftersträva. Otterhällans karakteristiska siluett kommer att försvinna. En höjning och breddning av hotellet skulle innebära att hotellet får en klar visuell dominans över Otterhall.

Med förslagets hushöjder kommer de terrasser, ovanpå befintliga hus vid Stora Badhusgatan, som de boende på Norra Liden 4 – 8 flitigt använder under sommar-halvåret att skäras av från stora delar av utsikten.

Motsätter sig att bebyggelse längs Stora Badhusgatan överstiger 6 våningar inklusive takkonstruktion, samt att Skeppsbrohuset höjs.

Om ett höghus byggs på triangeltomten ändrar det den nuvarande stadsbilden med Otterhällan och Otterhalls identitet. Genom att bygga ett höghus på Triangeltomten förminskar man intrycket av Länsresidenset liksom av Wijkska husets arkitektoniska integritet.

Ett 16 våningars hus blir högre än huset på Norra Liden 8 och genom sin närhet kommer det att uppfattas som en vägg mot älven som avsevärt beskär utsikt, ljus och rymd för de boende. Ett viktigt mål för bebyggelsen på Skeppsbron bör vara att så många som möjligt av de boende ska ha möjlighet att visuellt uppleva närheten till älven. Byggnad på triangeltomten måste underkastas samma krav på höjdbegränsning som anges ovan.

Kinesiska Muren och Merkurhuset utgör de enda kvarvarande historiska resterna som gestaltar minnet och förståelsen av Skeppsbrons äldre historia och atmosfär. Föreslår att Merkurhuset bevaras.

Den föreslagna ökningen av trafik i området med fler bilar, bussar och båtar försämrar återigen luftföroreningssituationen avsevärt, vilket bl.a. får hälsomässiga konsekvenser för de boende i området. Anser att den fortsatta planeringen måste lägga vikt på att reducera trafiken på Stora Badhusgatan, särskilt den med tunga fordon, och minska turtätheten för den kollektivtrafik som släpper ut avgaser. Anser att behovet av ljuddämpande åtgärder för åtminstone de befintliga bostäderna måste utredas, liksom möjligheter att dämpa buller vid respektive källa. Det måste beaktas att de boende har sina uteplatser/balkonger mot Stora Badhusgatan!

Föreslår att metoder att underlätta gångtrafik mellan Otterhällan och Skeppsbron utreds i den fortsatta planeringen.

Vi anser att konsekvenser för de som nyttjar kontoren längs Stora Badhusgatan och för de boende på Norra Liden måste utredas och att resultatet måste redovisas utan dröjsmål samt beaktas i det fortsatta arbetet.

38. Brf Lasarettet, Inom Vallgraven 67:1

Har synpunkter gällande Hotell Riverton. Huset har tidigare byggts på med två våningar som skymmer utsikt och tagit bort ljus för Lasarettsgatan 7. Den nu planerade påbyggnaden skulle skymma ännu mera och ta bort ännu mera ljus för Lasarettsgatan 7 och omgivningen öster och nordöst om Riverton. Rent estetiskt skulle Riverton dessutom inkräkta på siluett och stadsbild för Otterhällan och speciellt för Otterhall. Föreningen motsätter sig att Riverton höjs med två våningar.

Kommentar: Byggrätt för Hotel Riverton justeras och ökar i mindre omfattning än tidigare förslag.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Orienteringskarta för inkomna yttranden från berörda boende

39. Boende på Lasarettsgatan 6
Rivertons expansionsplaner med påbyggnad kommer att drabba både ur ett boende-perspektiv samt rent ekonomiskt. Lägenheten har stort ljusinsläpp och en placering fri från insyn och påverkan utav Rivertonhuset. Gemensam takterass på våning 6, där man bl.a. har utsikt ut över älven och relativt många soltimmar. Förhållandena skulle drastiskt försämras vid en eventuell Rivertonexpansion. Motsätter sig utbyggnaden av Rivertonhuset

40. Boende på Lasarettsgatan 6, två personer
Breddningen av Hotel Riverton i gaveln längs Ingenjörsgatan skulle dramatiskt påverka boendekvalitéen. För boende längs den relativt smala Ingenjörsgatan kommer ljudnivån att bli mer påtaglig vid förbipasserande av gående och bilar då ljudet kommer att "kapslas" in.

Fastighetens gemensamma terrass kommer delvis att täckas av hotellet och få ett mycket mindre fritt läge. Hotel Riverton skulle klart negativt påverka denna enda gemensamhetsyta för fastigheten.

Fastighet 45:2 är en vacker tegelbyggnad från tidigt 1900-tal som idag är sylig från älven men som idag till stor del hindras av Hotel Riverton. En breddning av hotellet skulle blockera fastigheten än mer från älvrummet och tanken att byggnaderna ska vara som en "trappa ner mot älven" blir felaktig om Hotel Riverton tillåts bredda hotellet.

41. Boende på Lasarettsgatan 6
En tillbyggnad av Hotell Riverton kommer innebära en stor försämring för mig och merparten av mina grannar. Bostadsrättsföreningen har ingen form av gård utomhus och inga balkonger, däremot en gemensam terrass om ca 150 m^2 på taket mot väster och mot Ingenjörsgatan som är mycket uppskattad och utnyttjad. Terrassen kommer att påverkas negativ framförallt av den breddningen som planeras mot söder. Utsikten kommer skymmas och antalet soltimmar begränsas. Rymdkänslan kommer minska och insynen mot terrassen kommer att öka.

I stort sett samtliga lägenheter i huset har endast fönster åt ett håll vilket innebär att en försämring utanför huset får stora konsekvenser. Detta gäller även min lägenhet. Jag kommer att få en betydande försämrad boendemiljö på grund av ändrade ljusförhållande, insyn, minskad rymdkänsla och ökade störningar.

En ökad passage av människor kommer leda till en ökad ljudvolym. En tillbyggnad av hotell Riverton befarar jag kommer leda till att Ingenjörsgatan än mer kommer bli en "resonanslåda" för allt ljud.

P.g.a. ökad byggnadshöjd efterlyser jag en solstudie sett utifrån vår gemensamma terrass och även min och ev. mina närmsta grannars lägenheter.

42. Boende på Lasarettsgatan 6, två personer
Vår boendemiljö kommer kraftigt att försämras i första hand om hotellet breddas men också om det höjs. Lägenheten vi bor i kommer att förmörkas. Hotellgäster på nära håll kommer kunna titta in i vår lägenhet. Vår lägenhet, liksom alla i huset, är inte genomgående.

Huset har inga balkonger men vi har en gemensam terrass som om Riverton tillåts bygga ut kommer att försämras avsevärt.

43. Boende på Lasarettsgatan 6, två personer
En utbyggnad av Hotell Riverton kommer innebära en stor försämring för samtliga boende i vår fastighet och en extra försämring för vår lägenhet. Vår lägenhet ligger långt ner i fastigheten och har begränsat solintag. En påbyggnad på norra sidan av Riverton påverkar oss starkt negativt gällande solinsläpp. I stort sett samtliga lägenheter i huset har endast fönster åt ett håll, en försämring utanför huset får stora konsekvenser.

Bostadsrättsföreningen har ingen form av gård utomhus och inga balkonger, däremot en gemensam terrass om ca 150 m^2 på taket mot väster och mot Ingenjörsgatan som är mycket uppskattad och utnyttjad. Terrassen kommer att påverkas negativ framförallt av den breddningen som planeras mot söder. Utsikten kommer skymmas och antalet soltimmar begränsas.

En ökad passage av människor kommer leda till en ökad ljudvolym. En tillbyggnad av hotell Riverton befarar jag kommer leda till att Ingenjörsgatan än mer kommer bli en "resonanslåda" för allt ljud.

P.g.a. ökad byggnadshöjd och husbredd efterlyser vi en solstudie sett utifrån vår lägenhet.

44. Boende på Lasarettsgatan 6, två personer
Är i stort positiva till den planerade utvecklingen. Men Rivertons planerade utbyggnad oroar oss. Vi har alla fönster i lägenheten ut mot Rivertons fasad - men tack vare att Riverton inte är utbyggt i söderled så får vi in mycket ljus i lägenheten då huset bredvid Riverton är betydligt lägre. Vårt dagsljus i lägenheten skulle minskas drastiskt med en utbyggnad för Riverton och skulle inte bara göra vår lägenhet och vardag mörkare utan också sänka priset på vår bostadsrätt. Dessutom så skulle bostadsrättsföreningens stora solterass hamna i skugga.

45. Boende på Norra Liden 4
Min altan ligger på taket till Cloettahuset. Jag vill att man inte ska tillåta så höga hus, jag skulle vilja att det inte blir mer än 5 våningar. Särskilt med hänsyn till att man ska höja kajerna ca 2 m.

46. Boende på Norra Liden 4
Jag tycker att hushöjden mot Stora Badhusgatan ska vara högst sex våningar. Jag vill inte att utsikten ska skymmas. Det var just för utsikten som jag och min sambo köpte denna lägenhet.

47. Boende på Norra Liden 4, sex personer
Positiva till byggnation. I materialet är det omöjligt att bedöma på vilket sätt utsikten från lägenheter på plan 2 och terrasser på plan 1 kommer att påverkas, mer konkret information efterlyses. Höjden bör inte överstiga 5 vån, gårdarna bör vara öppna mot älven. Viktigt att bebyggelsen trappas ner mot vattnet, det är angeläget att kunna se funkishusen på Norra Liden från kajkanten.

Ett höghus på kajen är att föredra, därmed undviks den utsiktsförlust som annars kommer att drabba åtskilliga boende. Om det placeras på triangeltomten är det angeläget att det blir så lågt som möjligt.

Det är angeläget med en hållplats vid förslagsvis Esperantoplatsen.

48. Boende på Norra Liden 6
Om planerna på utbyggnad genomförs i nuvarande utformning kommer utsikt att försvinna. Protesterar mot detta och insisterar på att bebyggelsen istället inriktas på lägre huskroppar med ca 4 våningar. De föreslagna fastigheterna på 7-8 våningar ger ingen utsikt alls kvar.

Förslaget innehåller också högre hus med upp till 16 våningar. Motiveringen är att det skall byggas hotell i området. Av vilken anledning behöver området fler hotell?

Den höga byggnationen är inte typisk för området, med undantag av Otterhall som är en vacker byggnad och en kulturskatt. Med de nya höghusen försvinner en välkänd profil av staden. Redan nuvarande Riverton konkurrerar med den.

49. Boende på Norra Liden 6
Bevara och framhåll Göteborg som en unik stad byggd på ett flertal berg. Förändra inte denna stadsbild genom att bygga höga hus som skymmer topografin utan låt bebyggelsen trappas upp mot berget nedifrån kajen. Låt Otterhalls identitet och Otterhällans karakteristiska siluett bevaras.

Låt de nya byggnaderna bli max 6 våningar höga för att därigenom trappa upp byggnaderna från kaj till berg men också för att skapa en småstadskänsla.

Bevara Merkurhuset som minner om gångna tider med sjöfart och handel på Skeppsbron.

50. Boende på Norra Liden 6, två personer
Bygg kvarter med breda gator med möjlighet till uteserveringar i skydd av kvarteren. Detta bibehåller en närhet mellan kajkanten och Otterhällan. Riv Kinesiska muren som är en av Göteborgs allra fulaste ”plåtbyggnader”. Trappa upp bebyggelsen och låt inte den nya bebyggelsen bli högre än den idag längs Stora Badhusgatan. Minimera bullernivån samt trafiken längs Stora Badhusgatan.

Kommentar: Breda tvärgator bedöms av olika skäl inte lämpligt, bl.a. bedöms tvärgatorna bli de minst attraktiva gatorna för uteserveringar, restauranger och butiker. Bredare tvärgator ger också för små mått i de kvarter som planeras, med för dåliga boendekvaliteter som följd.

51. Boende på Norra Liden 6, två personer
Har köpt lägenheten för utsiktens skull. Protesterar inte bara i egen sak, utan har även följande allmänna synpunkter:

Otterhällans silhuett med höghuset Otterhall kommer helt att försvinna ur synfältet när man kommer från vattnet. Den illustration som visar planen är vilseledande. Bygg istället terrasshus sluttande mot vattnet.

För att befolka området även kvällstid, kan man inte flytta biblioteket eller något annat aktivitetshus till Badhusgatan? Även restauranger, kanske en biograf? Att bygga mestadels bostäder gör ju att området blir som Eriksberg, d.v.s. helt dött på kvällstid. Och lediga kontorslokaler finns ju i mängder i Göteborg, så varför bygga fler?

52. Boende på Norra Liden 6
Bor på nedersta våningen, d.v.s. i nivå med taket på husen mot Stora Badhusgatan. Framför lägenheten finns föreningens gemensamma uteplats samt min privata altan.

Framförallt är planerade byggnaders höjd klart avgörande för utsikten från min och mina närmaste grannars lägenheter. På grund av denna tydliga inverkan på dessa lägenheter, dess värde och känslan av närheten till Göta Älv vill jag framhäva den tråkiga effekt en eventuell byggnation med mer än 5 våningar framför Norra Liden 6 och 8 skulle få. Förslaget bör tydligare uppfylla ambitionen av en "successiv stigning mellan kaj och Otterhälla".

53. Boende på Norra Liden 6
Det som bekymrar mig är att husen som ska byggas nedanför oss kommer att ta vår utsikt, en utsikt som vi värderar högt och som vi har betalat ett högt pris för att få!

Besviken på hur det hela har skötts, jag upplever att ni inte har gått in i projektet med respekt för oss boende på Norra Liden utan endast sett fördelar för de framtida boende.

Tänk igenom detta en gång till och denna gång visa respekt, omtanke och att ni själva sätter er in hur ni skulle reagera på hur det skulle kännas för er om ni investerat i ett framtida boende på Norra Liden 6 och blir berövade på er utsikt!

54. Boende på Norra Liden 6
Känner sig lurad efter att tidigare fått information om att husen framför Norra liden 4 - 8 aldrig skulle bli högre än 7 våningar. För oss som bor på 9 våningen på Norra liden 6 kommer nu hela vår utsikt försvinna. 16 våningshuset som diskuteras ska vi bara inte tala om. Vi som bor på Otterhällan är inte emot ett bygge. Vi vill ju att "vår" stadsdel ska utvecklas men vi vill inte att hela Otterhällan ska överskuggas av ett nybyggt område.

Tycker bilder och modell är missvisande. Försök sätta er in i hur det skulle kännas att få en vägg framför sig och dessutom behöva leva i oljud från byggen under flera år.

55. Boende på Norra Liden 6, två personer
Boende på Otterhällan har fått utstå mycket under lång tid och har blivit mer känsliga för oljud och vibrationer. Har det gjorts någon konsekvensutredning?

34 spårvagnar/timma + bussar och båtar ger en barriär mot staden och öppnar knappast upp kajen för nöjen och rekreation.

Höga hus mot staden skymmer den gamla bebyggelsen. Trappa ner höjden från Stora Badhusgatan mot kajen vilket ger mer rymdkänsla. De planerade höghusen och höjningen av Skeppsbrohuset innebär att man frångår intensionerna att bevara byggnadshistoriken från Holländarna med låga hus närmast kajerna.

Modellen i älvrummet har fel höjdskala.

Kommentar: Det har inte gjorts någon konsekvensutredning när det gäller oljud och vibrationer under byggtiden. Detta är ingen detaljplanefråga utan hanteras i senare skede, regelverk finns.

56. Boende på Norra Liden 6
Slå vakt om Göteborgs topografi genom att bygga de nya husen med max 6 vån så att berget Otterhällan fortsätter att framträda. Slå vakt om nuvarande sammanhållen skyline i harmonisk samklang med Otterhällan, med ett 16 vån hus förstörs stadsbilden. Bevara Merkurhuset som enda rest med prägel av sjöfart och handel.

57. Boende på Norra Liden 6
Föreslagen trafikföring med gnisselkurvor är olämplig, spårvägen borde gått på kajsidan. Höjningen av Skeppsbrohuset skulle försämra utsikten väsentligt för boende på Otterhällan, ett 16 vån hus upplevs som en provokation. Merkurhuset ska bevaras medan Kinesiska Muren kan rivas. Merkur har omistlig betydelse för Göteborgs image som sjöfartsstad.

58. Boende på Norra Liden 6
Önskar att förslaget ändras till lägre byggnader och inga höga hus. De höga husen kommer att finnas mycket tätt inpå våra hus, precis mitt emot våra balkonger. Det är för utsikten man bor här. Varför ett höghus?

Teckningen är felaktig. Är det gjort med flit? Det ser ut som om våra hus Norra Liden 4,6,8 ligger högre än de gör.

59. Boende på Norra Liden 6
Göteborg har i centrum en nivå på ungefär 5-6 våningar. Jag tycker att hus högre än detta skulle förstöra stadsbilden, i synnerhet när de ligger precis bredvid älven. Däremot tycker jag ett högre hus som det som nu planeras vid ”triangeltomten” är OK med tanke på att det redan finns höga hus i området.

Om höjden på de planerade kvartershusen skiljer sig från höjden på Merkurhuset kommer statsbilden att se oregelbunden och osymmetrisk ut.

Ett alternativ är att bygga lägre hus närmast vattnet och sedan någon våning högre på Badhusgatan. Det skulle ge en bättre stadsbild sett från vattnet och Hisingens sida. Otterhällan och husen på Norra Liden skulle ge ett fortsatt tydligt intryck på Göteborgs statsbild.

60. Boende på Norra Liden 6 (två skrivelser)
Anser att det är helt förkastligt att bygga ett höghus på Skeppsbron, vilket, eftersom det byggs framför befintlig bebyggelse, kommer att ändra basala boendekvaliteter för dem som drabbas av detta. Håll samma maxhöjd som befintlig, historisk bebyggelse, d.v.s. som huset som f.n. rymmer restaurang ’Kinesiska muren’. För dem/oss som bor på höjden ovanför kommer ett höghus att kraftigt förminska nuvarande boendekvalitet.

Lär er av historien. Bygg inte murar mot älven, låt bebyggelsen närmast vattnet vara låg för att sedan höjas.

Bra exempel finns i Rotterdams gamla hamnområde, Strasbourg i anslutning till floden och den danska staden Korsör, där det gamla färjeläget blivit en vacker och omväxlande stadsbebyggelse. Gott exempel i Göteborg är Kostern i anslutning till Masthuggstorget, genom att husen står på skrå, får många vattenutsikt samtidigt som de inte totalt skymmer för dem som bor bakom.

Husen som på modellen och på skissen förefaller väl synkroniserade med den bakomliggande bebyggelsen kommer i praktiken att vara betydligt högre. Ni får något att framstå som ett betydligt mindre ingrepp i stadsbilden än det i själva verket är. Redovisa i stället en bild från ett Älvsnabben-på-älven-perspektiv.

61. Boende på Norra Liden 7
Byggnation har skett i omgångar som tagit utsikt västerut och österut. Påbyggnad av Skeppsbrohuset innebär att utsikten norrut mot älven försvinner, den utsikten vill vi gärna ha kvar. Har balkong i detta läge.

62. Boende på Norra Liden 8
Allmänt bör förslagets konsekvenser specifikt för oss som redan bor i området utredas och beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. Har det utretts för de redan befintliga boende hur ljudnivå insyn etc. kan minimeras?

Motsäger sig att det byggs höghus framför Norra Liden 8 då detta kommer att förfula stadsbildensamt och sänka värdet på lägenheten. Anser också att nivån på Skeppsbrohuset är bra som den är, om denna skulle höjas blir det begränsad sikt även åt detta håll.

63. Boende på Norra Liden 8, en familj
Med ett höghus försvinner hela vyn ut från lägenheten och det kommer bli rejält mörkt inne. Det är redan mörkt på grund av att balkongerna är inbyggda i fastigheten. Insynen kommer bli skrämmande från höghuset. Utsikten är det som ligger oss närmast men vi ser inte heller hur höghus kan få stadsdelen attraktivare.

En annan sak som tilltalade oss var skylinen som Otterhällehusen utgör mot älven. Den försvinner helt med de förslag som ligger. Varför? Vi vill dessutom att ni ska vara noga med att trappa ner bebyggelsen mot älven. Bygg inte för den befintliga bebyggelsen, max 6 våningar måste gälla!

Ingenstans talas det om att integrera oss som redan bor i området. Det måste byggas ramper/hiss för oss som bor på bergen. Dessutom är det många som tar sig från Kungsgatan via Otterhälleberget ner till vattnet.

Apropå kollektivtrafiken är vi lite rädda för vad det innebär gällande buller och utsläpp. Vi hoppas att det tas fram åtgärder för bullerdämpning och utsläppsreduktion.

Kommentar: Hiss planeras inte för anslutning till Norra Liden.

64. Boende på Norra Liden 8
Den utsikt mot ex. hamninloppet som boende i Brf Branten har kommer att försvinna genom exploatering av parkeringstomten. Protesterar mot påbyggnad av Skeppsbrohuset och mot att föreslagen hotellbyggnad och nya bostadskvarter blir högre än 6 vån.

65. Boende på Norra Liden 8, två personer
Huvudsyftet i förslaget är positivt. Istället för stora sammanbyggda kvarter borde man bygga separata huskroppar/punkthus i varierande storlek, 5-6 våningar. Detta medför flera fördelar: Grönområden som hamnar emellan huskropparna kommer att nyttjas av alla. Lägenheter med utsikt åt flera håll för de boende. Punkthus gör området mer levande och attraktivt och området kommer att uppfattas som mer öppet. Genom att bygga lägre kommer man att behålla de ”historiska och arkitektoniska kvalitéerna” i den ”successiva stigningen mellan kajen och Otterhällan” som riksintresset uttrycker det.

Utsikten från befintliga hus, Norra Liden 4-8 främst, blir bättre då huskropparna kan gå lite omlott och ha olika höjd, de huskroppar som ska byggas enligt detaljplan kommer att uppfattas som en ”vägg” för de boende på de nedersta våningarna i befintliga fastigheter. Förslaget kan inte accepteras av oss. Vi anser att husen inte borde byggas högre än 5-6 våningar mot bakgrund av argumenten ovan.

Höghus i all ära men varför vill man bygga högst närmast vattnet? Vad är syftet med denna skyskrapa och på vilket sätt stämmer den överens med det man vill åstadkomma med Skeppsbron? Om man går vidare med ett höghus kräver vi att man gör en utredning av hur skuggor kommer att påverka området och hur mycket ljusinsläpp grannfastigheterna förlorar.

66. Boende på Norra Liden 8
Ett höghus(söder om skeppsbrohuset) hör inte hemma i detta område med det gamla residenset. Bygg inte heller på flera våningar på Skeppsbrohuset, redan lite väl högt i miljön. Höghuset kommer dessutom att försämra utsikten från våra balkonger och sänka värdet på våra relativt nyköpta lägenheter, vem vill titta in i ett höghus? Eller få insyn?

Spårvagnar är bra, men de hörs, glöm inte plantera gräs kring spåren.

Behåll Merkurhuset och Kinesiska Muren, det behövs lite gammal miljö i allt detta nya.

Kanske man skulle ha en hiss ner till kollektivknutpunkten från Norra Liden?

Kommentar: Hiss planeras inte för anslutning till Norra Liden.

67. Boende på Norra Liden 8
Har underbara utsikt och tillbringar mycket tid på balkongen. Kommer det att byggas höga hus framför kommer förmodligen all vår utsikt att försvinna.

Varför måste det vara bostadshus framför? Kan man inte tänka sig parker, restauranger, butiker, m.m. Det finns inga lekplatser i denna del av centrala stan. Hela mysintrycket av hamnen försvinner om det kommer höga hus framför. Tänk om när det gäller byggnation av höga hus. Möjligen terrasshus hade smält in i miljön bättre.

68. Boende på Norra Liden 8, två personer
Motsätter sig bebyggelse längs Stora Badhusgatan som överstiger 6 våningar. Vi kan inte acceptera att bli avskurna från utsikten vi har idag utöver älven. Det blir också en förstörelse av vår boendemiljö. Likaså försvinner Otterhällans symboliska värde i statsbilden. Vi vill också att det görs en betydligt större utredning angående den miljöpåverkan som blir av den nya bebyggelsen.

Kommentar: Inför arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen har omfattning och innehåll stämts av med länsstyrelsen.

69. Boende på Norra Liden 8
Förslagets konsekvenser för redan boende i området måste utredas och beaktas. Hur ska buller från byggverksamhet och trafik reduceras, hur ska utsikten bevaras, hur ska tillträde till kajområdet underlättas m.m.

Befintliga byggnader ska inte höjas, det är nu en tilltalande skyline. Merkur ska bevaras, inte nödvändigtvis Kinesiska muren. Ny bebyggelse ska hållas låg och småskalig. Upptrappning av bebyggelse ska syfta till att befintliga hus längs Stora Badhusgatan ska synas från kajkanten. Inget höghus på triangeltomten, skulle dominera kulturhistoriskt värdefulla miljöer och vara förödande för boendemiljön.

Kommentar: Det har inte gjorts någon konsekvensutredning när det gäller oljud och vibrationer under byggtiden. Detta är ingen detaljplanefråga utan hanteras i senare skede, regelverk finns. Möjligheterna att komma till och använda kajområdet förbättras, vilket är en viktig del i hela förslaget.

70. Boende på Norra Liden 8 (två skrivelser)
Är emot bebyggelsen som planeras. Jag är emot att det byggs höga byggnader framför min balkong, samt att föroreningen blir större med all trafik. Jag tycker att max 5-våningshus skall få byggas.

71. Boende på Norra Liden 8, två personer
Instämmer helt med skrivelse från Brf Branten och hänvisar därför till den. Vi som redan bor här vill också i framtiden känna luft, vyer och närheten till vattnet.

72. Boende på Norra Liden 8
Har öppen hamnutsikt med balkong ut mot Stora Badhusg och mitt framför den stora parkeringen. Önskar att man sänker de blivande våningshusen från 7-8 vån plan till 5-6 då de annars kommer att skymma hela vår utsikt, vilket är en stor och viktig faktor till varför man valt att köpa sin lägenhet just där.

Övriga

73. Naturskyddsföreningen
Långsiktiga miljöaspekter är i förslaget inte alltid tydliga.

Bebyggelsen måste utformas så att den blir robust, energihushållande, skapar gott mikroklimat och återskapar koldioxidproduktionen. Den tredimensionella fastighetsbildningen kan ge tillfällen till energiutbyte mellan t.ex. bostäder som behöver värme på natten och kontor som behöver värme på dagen. Man måste finna helhetslösningar.

I anslutning till bergssluttningen, kajen och högre hus kan det vara lämpligt med olika former av stadsgrönt och stadsodling. Det är också viktigt med tydliga inslag som signalerar att särskild omsorg har lagts på slutna kretslopp.

Biltillgängligheten måste minska. Täta förbindelser över älven kan bädda för nya pendlingsmönster mellan Hisingen och Skeppsbron. Innerstadens spårvägsnät är överbelastat och det saknas triangelspår runt Spårvägsringen (t.ex. vid Järntorget) som försvårar alternativa linjedragningar, sådana åtgärder behöver tas med i nya detaljplaner. Vid Skeppsbrons terminal finns goda möjligheter att anlägga en spårvägsslinga.

Båt/spårvägsterminalen bör planeras för stor belastning, utbyggbarhet för nya transportmedel och godstransporter.

Höghuset måste få långtgående kretsloppsanpassning, blandade funktioner och odlingar m.m.

Kvarteren bör planeras för blandade boendeformer, gott mikroklimat och lättanvända och synliga kretsloppssystem.

Kajerna ska möjliggöra boende på båt, flytande marknader, värmepumpanläggningar.

I den fortsatta processen är det viktigt att inte arbetet sluts inom stadens tekniska förvaltningar, Älvstrandsbolaget och byggherrar.

Kommentar: En spårvägsslinga inom området skulle försvåra trafiksituationen ytterligare. Det alternativ som diskuteras är en anslutning mellan Södra Hamngatan/Lilla Torget och Västra Hamngatan.

Kontoret anser att vattenområdet ska hållas relativt fritt från bebyggelse och dylikt, kajerna riskerar annars att förlora stora kvaliteter.

I övrigt bedöms förslaget med tillhörande kvalitetsprogram i stort sett ligga i linje med Naturskyddsföreningens synpunkter.

74. VästSvensk ByggKonst
Kopplingen till staden ska studeras noggrant så att det blir enkelt att ta sig till Skeppsbron och att tydliga kontakter med omgivningarna skapas. Verkstadsgatans flytt är ett bra exempel då den får en förlängning i trapporna mot Otterhällan och öppnar för visuell kontakt och vyer.

Variationen i stadsbilden är viktig med många och olika mötesplatser, tydliga landmärken. Den försänkta parken vid Merkurhuset är mycket värdefull. Markbeläggning varieras från gata till gata men ändå med ett eget signum för hela området.

VSBK anser att det är viktigt att Skeppsbron får en historisk förankring. Merkurhuset bevaras, hamnkaraktären och sjöfartshistorien ska synas tydligt i områdets gestaltning. Omgivningens speciella byggnader som Otterhall får inte skymmas av den nya bebyggelsen.

De offentliga platserna och knytningen till omgivningen måste anläggas redan i utbyggnadsstarten för att Skeppsbron från start ska bli göteborgarnas vardagsrum.

För att få ett levande område är det viktigt att påverkan är möjlig, att den fysiska miljön inbjuder till att tas i bruk, att användas och utvecklas samt att verksamheter med anknytning till området kan växa fram. Man måste undvika att området blir genomgestaltat och statiskt redan från början. Ett levande område har plats för tillfälliga byggnader, installationer, utställningar, bodar för t.ex. fiskförsäljning och stads-planering,

Spårvägen får ej bli en barriär tvärs igenom området.

VSBK föreslår att den kommande planeringen blir fysiskt närvarande på Skeppsbron t.ex. genom mobila planeringsbodar. Planeringsidéerna gestaltas och provas på plats. Samverkan är nödvändig, forskning och utbildningar – teknisk, pedagogisk, estetisk, historisk - inbjuds att bidra till, tydliggöra, kommunicera och studera planeringsarbetet.

VSBK föreslår att konstnären, utöver de traditionella utsmyckningsuppdragen, får en aktiv roll i skapandet av Skeppsbron även under idéstadiet vilket kan ge oanade problemlösningar och kvaliteter. VSBK föreslår att konstnären medverkar i att utveckla kvalitetsprogrammet för Skeppsbron, I framtagandet av program för konst, i parallella arkitektuppdragen för kajstråkets och vattenområdets innehåll och gestaltning, ljus-planeringsarbetet och i de parallella teknikuppdragen för en energieffektiv stadsdel.

Kommentar: När det gäller deltagande från medborgarna så lades tyngdpunkten på detta i och innan programskedet där det är mest värdefullt. Detta skede av planerings-arbetet består till stora delar av tekniska utredningar och att färdigställa ett förslag. Arbetet är inte av den karaktären att ett utåtriktat arbetssätt blir meningsfullt.

Plats för konstnärers medverkan kommer finnas, men först i senare skede. I övrigt bedöms förslaget med tillhörande kvalitetsprogram i stort sett ligga i linje med VSBKs synpunkter

75. Styrsöbolaget

Efterfrågan av kollektivtrafik över älven kommer att öka. Ett scenario med färjor som kör 6-12 min skytteltrafik är fullt möjlig. Styrsöbolaget får två nya snabbfärjor 2010. Vår målsättning är att i framtiden köra snabbfärjor till Bytespunkt Skeppsbron, som kan bli en attraktiv angöringsterminal för både södra och norra skärgården.

Vi har i vår nuvarande bedömning inte beaktat framtida trafikering, med höga krav på flexibilitet, trafikökningar eller särskild hänsyn till cyklisternas krav och komfort.

Styrsöbolaget medverkar gärna i det fortsatta planeringsarbetet för att skapa en attraktiv Bytespunkt.

<u>Prognos för resandeutveckling</u>

Resandeutvecklingen i älvtrafiken har visat sig vara betydligt högre än de 4 % som antas från 2006 till 2012 i ”Program för Bytespunkt Skeppsbron”, Västtrafik (090812). Ökningen mellan 2007-2008 var 24,2 % och under de sista rullande 12 månaderna (okt 2008-09) är resandeökningen 11,6%. Antalet av- och påstigande på färjorna vid Rosenlund uppgick i september 2009 till 3 200 per vardag. Det sammanlagda antalet på- och avstigande på färjorna vid Rosenlund och Lilla Bommen uppgår till ca 5000 per vardag.

Flytbryggan

Med hänsyn till det stora antalet resenärer som ska utväxlas under max 1 minut är det nödvändigt att varje tilläggsplats får en egen ramp från kajen. Ramperna måste vara så breda att det medger samtidig av- och påstigning för resenärer både med och utan cykel.

Det är viktigt att piren väster om flytbryggan byggs eftersom den har en vind- och vågbrytande effekt.

Kajutrymmet för färjetrafiken

Ytorna på kajen för väntande resenärer är alltför begränsade. Det ställer stora krav på att det finns någon form av styrning av resenärer till respektive ramp. Viktigt är också att inte påstigande blockerar för avstigande. Det ska finnas en ”väntplan” för påstigande resenärer med cyklar som inte hindrar de avstigande resenärer.

Regnskydd

Det är en stor fördel om ramper och flytbrygga förses med tak så att det går att vänta utan att bli blöt när det regnar. Om det endast är regnskydd vid terminalbyggnaden kommer det bli svårt att hålla korta terminaltider för färjorna.

Biljetthantering

För att skapa snabba och effektiva terminaltider för färjorna är det nödvändigt att resenärerna kan stämpla sina färdbevis innan påstigningen. Detta bör företrädesvis ske vid ramperna.

Bryggor småbåtshamn

Det är viktigt att bryggorna vid en eventuell småbåtshamn säkras mot svallvågor från älvtrafiken, vilket i annat fall kan ge upphov till irritation.

Miljöstörning

I miljökonsekvensbeskrivningen bör även ingå störningar som kan uppkomma i området i samband med ökad båttrafik, t.ex. motorljud, avgasemissioner, risk för erosionsskador vid körning av propeller nära strand.

Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen ses över.

76. Strömma Turism & Sjöfart AB

Att anlägga en "Turistbåthamn" ser vi mycket positivt på. Synpunkterna nedan vill vi dock framhäva.

Service, fartyg

Fartygen behöver skydd mot påfrestning orsakat av väder. Rejäla förtöjningar samt vind/våg skydd. Då fartygen ej alltid är bemannade krävs grindar eller dylikt. Slamsugning samt möjligheter till källsortering av sopor krävs. Fartygen behöver leveranser av drivmedel. Även övriga varor såsom livsmedel, oljor, möbler, porslin m.m. behöver förvaras i fartygens närhet. El och vatten är nödvändigheter som måste finnas i närheten.

Service, gäster

En viktig punkt är tillgänglighet, vid en förhöjd kajkant måste man fundera på hur gästerna på ett smidigt sätt ska entra fartyget.

Det finns olika kategorier av gäster, de förväntar sig från tak över huvudet till en förstklassig väntsal. Från vår lokalisation idag ser vi den enorma informationstörst som finns hos allmänheten. Ska Turistbyrån lokalisera personal här? Om ej bör någon se till

att information om omgivningen finns. Då även turistfartygen är samlade kommer det att finnas behov utav att rekrivera biljetter till turerna. Önskvärt vore någon form av "personalutrymme" för omklädning, dusch m.m.

Offentliga toaletter ska finnas i omedelbar närhet till turistfartygen.

Möjlighet för bussar att stanna och parkera bör finnas inom rimligt avstånd. Gäst-parkering för upp till 5 timmar bör finnas i närheten.

Vad som verkar ha försvunnit är att vi har 3 Göta Kanal fartyg (ej 1 enligt förslag). De heter Juno, Wilhelm Tham samt Diana. Vi ser gärna att vår flotta är samlad.

Ser även fortfarande ett problem i att blanda småbåtar med större fartyg. Nu när vi möjligheten att slippa denna (livsfarliga) kombination bör man ta chansen.

Beslut angående cykel/gångbro (juni 2010) kommer till stor del att ligga till grund för vattenområdets utformning. Tar ni hänsyn till detta?

Kommentar: Vissa detaljfrågor avgörs inte i detta skede, såsom offentliga toaletter och leverans av drivmedel. Detaljplanen utformas så att det möjliggörs på ett bra sätt och önskemålen tas med i fortsatt arbete efter fastställd detaljplan. Samma sak gäller ex. Turistbyrån, huruvida de etablerar sig här vet man inte, men planen ger innebär goda möjligheter det. Synpunkter av denna karaktär lämnas till trafikkontoret och Älv-stranden Utveckling att beakta inför genomförandet.

Beslut gällande gång- och cykelbro gör att den inte genomförs.

77. Medborgarkraften i Älvsborg

Missar man det sociala perspektivet? Såvida inte den fysiska planeringen sker i symbios med bland annat den sociala garanteras inte hållbarhet. I beskrivningen av de tre dimensionerna: sociala, ekologiska och ekonomiska ges inte mycket utrymme för den sociala. Naturen och ekonomin sätts i centrum. Den täta blandstaden garanterar inte hållbarhet, det vet vi av erfarenhet.

Medborgarkraften har på sin hemsida redovisat ett antal processkonstverk av stadsutvecklande karaktär. I ett av dessa har tagits fram tankar om hur Hedenområdet skulle kunna fungera som ett permanent centrum för kraftbalansering. Vad skulle en sådan reell eller virtuell funktion innebära för Skeppsbron?

Inför utställning av planen vill vi se en Socialkonsekvensbeskrivning och en Ekonomi-konsekvensbeskrivning som komplement till den digra Miljökonsekvensbeskrivning som nu presenterats. Först då finns det rimliga möjligheter att få till stånd en stads-utvecklingsprocess som är såväl uthållig som god.

Medborgarkraften i Älvsborg har skickat en begäran till Regeringen att lämna lagförslag om att social och ekonomisk konsekvensbeskrivning likt MKB i vissa fall ska upprättas i planarbeten.

Kommentar: De sociala aspekterna tas i hög grad upp i Kvalitetsprogrammet eftersom det i stora delar handlar om frågor som egentligen inte kan hanteras i själva detalj-planen. Vi skiljer på detaljplanen och projektet som helhet. Detaljplanen reglerar i huvudsak det strukturella och fysiska, den måste ge förutsättningar för en hållbar stad, men den kan inte helt garantera det. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen i lämplig grad belyser och beskriver sociala och ekonomiska frågor, preciseringar och kompletteringar kommer emellertid att ske.

När det gäller deltagande från medborgarna så lades tyngdpunkten på detta i och innan programskedet där det är mest värdefullt. Även nu i detaljplaneskedet görs extra insatser, men hanteringen följer den normala planprocessen.

78. YimbyGBG

YimbyGBG är ett politiskt obundet nätverk av medborgare som vill se mer tät, levande blandstad i Göteborg. Mycket positiva till Stadsbyggnadskontorets förslag till detaljplan. Det är oerhört viktigt att man för en gångs skull vågar bygga konsekvent stadsmässigt. Planen anknyter till och förstärker stadens övergripande rutnätsstruktur, istället för att klippa av och försvaga det. Gatunätet är öppet, utan återvändsgränder och barriärer. Det finns några punkter där förslaget måste åtgärdas:

- Merkurhuset och Kinesiska muren är ur kulturhistoriskt perspektiv särskilt värdefulla. Detaljplanen bör tydligt ange att dessa byggnader ska bevaras och utvecklas.
- Den föreslagna hushöjden (5-8 våningar) är för låg. Det höghus som planeras måste också få möjlighet att bli högre än 16 våningar.
- Slutna kvarter ger fördelar som bullerfria och skyddade innergårdar. I liggande förslag har dock bullerhål skurits ut ur kvarterens sidor. Avsikten är att förbättra siktlinjerna för de boende. Nackdelen med denna lösning är att man släpper in buller från gatorna. En annan negativ aspekt är att man förlorar våningsyta samtidigt som man höjer prisnivån på de lägenheter som blir kvar, det är direkt irrationellt om man vill skapa möjligheter för prisvariation och social blandning. Föreslår därför att man avstår från detta, alternativt att man nöjer sig med hål i ett av de tre kvarteren.
- Källarparkering är ur stadsutvecklingssynpunkt en betydligt bättre lösning än ytparkering, men medför problem i och med att prisnivåerna blir högre vilket leder till minskad social blandning. Man utgår i förslaget från att mellan 50-70% av hushållen ska äga bil, trots att färre än 30% av befintliga hushåll i centrum faktiskt äger bil. Med en lägre p-norm i detta centrala och väl kollektivtrafikförsörjda läge skulle fler lägenheter också kunna byggas. Yimby föreslår därför att p-normen justeras nedåt. Det är viktigt att nedfarterna till garaget utformas på ett sätt som minimerar barriäreffekter. Ramper på gatumark bör undvikas, angöring bör ordnas på tomtmark, genom port och i direkt anslutning till gatunätet.
- Det är viktigt att säkerställa att minst 50% av lägenheterna blir hyresrätter för att minska segregationen. Enbart upplåtelseform garanterar dock inte social blandning, till det behövs en varierad prisnivå.
- Det är viktigt att ambitionen att skapa estetiskt varierade kvarter bibehålls. En förutsättning för att den eftersträvade variationen ska uppnås är att den småskaliga fastighetsuppdelningen bibehålls och att antalet byggbolag och arkitekter maximeras. Här kunde planförslaget ha varit tydligare i sina krav. Ska den arkitektoniska variationen säkerställas krävs att Stadsbyggnadskontoret och Byggnadsnämnden kraftfullt understödjer detta.

Kommentar: När det gäller utformningen av kvarter med ”urbana hål” så instämmer kontoret i att det innebär vissa nackdelar, utformningen kommer studeras vidare.

Kontoret instämmer i att garagenedfarter inte ska utgöra barriärer och att det är positivt om nedfarter kan ordnas genom port in i kvarteret. Denna lösning kommer att tillämpas i den norra delen från Lilla Badhusgatan. För den södra delen studeras fortfarande olika alternativ, inför utställning.

Variation är en grundläggande del i förslaget till gestaltning av bebyggelsen och det ingår tydligt i kvalitetsprogrammet. Möjligheten och lämpligheten att säkerställa detta genom planbestämmelser kommer att undersökas inför utställning.

79. Boende på Berzeliigatan
Bostadskvarterens fasader mot vattnet ligger alla på en linje i nordväst. Föreslår att man lägger kvarteren i norr längre ut mot älven och på så sätt skapa kanske 50-100 meter sydvästfasad till. Uteserveringar i detta väderstreck kan då förlänga sina säsonger med 2-3 månader. Attraktiva balkonglägen och utsiktsläge skapas på dessa sydvästfasader etc.

I övrigt tycker jag att man ska ta tag i Merkuhuset. Det har väl gjort sitt liksom Kinesiska Muren. Riverton är väl högt nog.

Rosenlundsverket är väl mer en distributionsanläggning än ett värmeverk. Behövs den fula skorstenen om man inte "eldar" kan man fråga sig?

Kommentar: Rosenlundsverket är inte enbart en distributionsanläggning utan producerar värme, kyla och el.

80. Boende på Brännåsvägen 1
Skeppsbron får inte bli en lekplats för göteborgspolitikerna. Behovet av en stadsarkitekt i Göteborg är akut.

81. Boende på Brännåsvägen 1
Det är inte höga hus i glas och betong man vill se som turist. Det är mer intressant med bebyggelse som speglar stadens historia. Det finns två sådana byggnader i området vilka bör bevaras. De nya kvarteren bör vara högst 5-7 våningar höga. Det planerade huset på upp till 16 våningar skämmer hela Skeppsbron.

Hur många lägenheter får sol och utsikt över vattnet? Det störande trafiklarmet kommer att ackompanjeras av det stundtals högslamrande ljudet av plåtarbeten från varvet på andra sidan älven. Utökad hotellverksamhet och nya restauranger i området riskerar en stökig närmiljö. Låt Skeppsbron bli småskalig med parker och låga trevliga hus.

Kommentar: Ett boende i centrum innebär generellt ett visst avkall på vissa kvaliteter såsom tysthet och solljus, så även på Skeppsbron. Däremot erbjuder läget många andra kvaliteter.

82. Boende på Doteviksvägen 6
Tycker förslaget ser bra ut, bifogar skrivelse som lämnats under dialogen 2005. I denna skrivelse föreslås en kraftigt utflyttad kaj. Genomfartstrafik tillåts inte. Bebyggelsen bör tillåta genomsikt från befintliga byggnader och ha en uppbruten fasadlinje mot älven för att bromsa upp vinddraget.

83. Boende på Hvitfeldtsgatan 11 B
Ett väl genomarbetat och generellt förankrat förslag som förtjänar stort beröm. Kritiskt till att Skeppsbrohuset förses med ytterligare två våningar. Belysning, en enhetlighet i armatur är viktigt.

Kvartersstrukturen; det ser jättebra ut med de tre riktiga (="icke- uppbrutna") kvarteren. Vill betona att det inte är acceptabelt att bryta upp dessa kvarter med halvoffentliga passager för förbipasserande allmänhet till gårdarna.

Det vore fullkomligt oacceptabelt att riva Merkurhuset (kan däremot leva med att "Kinesiska muren" rivs)! Föreslår att det lilla hamnhuset framför tas bort eller flyttas så att det inte skymmer.

Kommentar: Skeppsbrohuset föreslås få byggas på med en våning, inte två.

84. Boende på Hökegatan 9
Anser att det är mycket viktigt, speciellt på sommaren, att både göteborgare och turister ska kunna åka direkt från stadskärnan till Södra Skärgården.

Kommentar: Kollektivtrafiken styrs inte i detaljplanen, men utrymme skapas för en omfattande båttrafik där snabbfärjor till skärgården kan bli aktuellt.

85. Boende på Klamparegatan 15, två personer
Bevara både Merkur och Kinesiska muren. Det behövs gammal bebyggelse för att förstå områdets tidigare historia. Dessa hus kan utgöra symboler för detta kulturarv i Göteborg. Viktigt med cykelväg längs kajen. Bra med utomhusbad.

86. Boende på Landalabergen 25
Det hade varit väldigt bra med ett utomhusbad vid skeppsbron, det väldigt långt att åka till havet när man bor mitt i centrum.

87. Boende på Mölndalsvägen 29
Det är inte trevligt om byggnaden blir 16 våningar hög - varför ska man orsaka de redan boende sämre utsikt. Byggnaderna vid Rosenlundsverket - vad är det?

Kommentar: Byggrätter vid Rosenlundsverket är i huvudsak till för utbyggnad av Rosenlundsverket för fjärrkyla. Även kontor etc. kan inrymmas.

88. Brf Norra Liden 5-23, Inom Vallgraven 62:13
Det runda huset på Otterhällan är betraktat som ett byggnadsverk med högt kulturvärde. Därför anser vi att triangeltomten och Skeppsbrohuset måste anpassas i höjd för att bättre passa in mot Gamla Sjöräddningen och det ”runda huset” på berget.

89. Boende på Norra Liden 9
Känner sig lurad. Det har tidigare talats om att minska trafiken och att skapa grönområden och mindre bostadshus. Bygg små hus om tre våningar, skapa rejäla luftiga grönytor, minska biltrafiken, öppna mot även och glöm de groteska planerna på hus med åtta våningar, parkeringshus och höghus om sexton våningar.

Kommentar: Parkeringshus (ovan mark) föreslås inte, parkering förläggs i garage.

90. Boende på Norra Liden 11
Protesterar mot höghus på triangeltomten. Det kommer störa utsikten mot älven för många av oss som bor på Otterhällan. För att så många som möjligt ska få utsikt är det logiskt att uppföra lägre hus nära älven och högre hus längre bak, i det här fallet tänker man göra tvärtom.

91. Boende på Norra Liden 27, två personer
Planerad utbyggnad av hotell Riverton skuggar och minskar utsikten för kringliggande lägenheter och kontor. Hotellet expansionsbehov kan enklare och bättre tillgodoses genom att de lägre delarna av hotellet byggs högre (man bygger alltså på de sju våningarna mot Stora Badhusgatan och de fyra våningarna mot Ingenjörsgatan). En sådan utbyggnad kan ske utan nackdelar för omgivningen.

92. Boende på Norra Liden 27
Tycker inte det ska byggas så höga hus som tar bort all utsikt och det blir så instängt. De gamla fastigheterna bl.a. Kinesiska Muren vill jag bevaras, så långt det är möjligt. Hotell Riverton tycker jag ska förbli i nuvarande skick, inte högre i alla fall. Ett mindre grönområde vore väldigt trevligt, det är lite magert med grönska i området.

93. Boende på Norra Liden 27, två personer
Rivertons förslag på utbyggnad blir en enorm avskärmning för oss på Otterhällan med omnejd både vad gäller utsikt och ljus. Föreslår en tillbyggnad av Riverton mot Badhusgatan.

94. Boende på Norra Liden 27 (två skrivelser)
Motsätter sig förslaget att bygga till Hotell Riverton, detta kommer kraftigt försämra såväl utsikt som ljusinsläpp för kringboende. Det jag på det bestämdaste motsätter mig

är en breddning av sidan mot söder. En tillbyggnad skulle också medföra en extrem olägenhet för kringboende i form av buller och liknande. Finns det möjlighet att expandera mot Badhusgatan eller möjligen öka bredden åt norr då den skymmer för färre!?

Den föreslagna höghusbyggnaden motsätts också vid Skeppsbrohuset då den ger en instabil stadsbild samt verkar skymmande för boende bakom. Jag motsätter mig förslaget att höja Skeppsbrohuset, det skymmer för befintlig boende.

95. Boende på Norra Liden 35
Yrkar att höjden 7-8-vån även ska gälla triangeltomten, bebyggelsen bör hålla en enhetlig höjd så att Otterhällans karaktäristiska siluett framträder.

96. Boende på Pilegårdsgatan 36
Föreslår att ersätta befintliga broar med öppningsbar bro över Stora Hamnkanalen. Detta möjliggör en hamn för skutor i området mellan Stenpiren/Residensbron och Kämpebron, med Nyhavn i Köpenhamn som förebild. Även längre in i kanalen finns möjlighet att ha båtar, om än mindre.

STORA HAMNKANALEN FRÅN KÄMPEBRON.
ÖPPNINGSBARA BROAR MOT GÖTA ÄLV;
VISION 2003, VERKLIGHET 2007 ?
IDÉ: THORWALD RÖYTER / KALLE UHLEBÄCK

Kommentar: Bron över Stora Hamnkanalen planeras inte att ersättas nu, frågan kan aktualiseras i samband med att Operalänken ska genomföras. Kontoret ser positivt på att livliggöra denna del av staden och flytetyg i kanalen kan vara ett sätt i den riktningen. Frågan har lyfts i detaljplanen, men även nu gällande plan möjliggör detta. Se även kommentar till trafikkontorets yttrande.

97. Boende på Pärt-Antons gata 144
I innerstaden är det självklart att var och hur man än bygger så kommer alltid någon närboende att känna sig särskilt berörd. All stadsplanering måste vara framåtsyftande. Området förefaller attraktivt och välplanerat. Höga hus behövs, framför allt för att möjliggöra för fler att bo centralt.

98. Boende på Raketgatan 9
Anser att förslagets upplägg i sin helhet är tilltalande. Viktigt att man gör verklighet av ambitionerna att skapa en hållbar stadsdel.

För att låta staden inom Vallgraven stå fram tydligt med sitt historiska arv av att vara stadens gamla kärna, är det viktigt att höjdskalan hålls inom 7-8 våningsnivåerna. Det

behövs en blandning av funktioner med större andel av bostäder också i kajens mindre byggnadsvolymer om man vill åstadkomma en ”trygg och säker” miljö.

För att det ska bli en attraktiv bytespunkt måste det till en struktur av vind/väderskydd utöver redovisad byggnad.

Det hade varit intressant att platsen väster om Rosenlundskanalen tagits med här med olika förslag till platsens utformning.

Kommentar: Området på andra sidan Rosenlundskanalen ingår i programarbete för Norra Masthugget.

99. Boende på Sixten Camps gata 2
Merkur är huset som påminner om sjöfarten under 1900-talet. Jag tycker huset har lika stort berättigande som Broströmia och Transatlantics båda hus. Spara Merkur!

100. Boende på Stafettgatan 5B
Synd om miljön längs Stora Badhusgatan blir för mörk. Höghuset borde därför flyttas ut närmare kajen. Trekantstomten innanför blir istället en öppen piazza som öppnar sig i det inre av Skeppsbron. Det är välbehövligt och platsen fungerar bra som utemiljö även dagar då det blåser för mycket ute vid älven. De boende på Norra Liden får härigenom dessutom en fortsatt ljus miljö.

Skym inte det karakteristiska Otterhall. Hotell Rivertons påbyggnad skulle skymma detta på ett förödande sätt.

Gör svagt böljande former på gatorna ner mot vattnet. Det skulle ge ett förstärkt vindskydd för sydvästlig vind och dessutom ge ett intressant ljusspel i fasaderna när man vandrar upp längs gatorna. Skapa några intressanta passager genom kvarteren, likt Viktoriapassagen inne i stan. Här kan hantverksbutiker och små verkstäder få finnas. Anpassa de framförliggande husen på kajen så att de inte skymmer effekten av en karaktärsgivande frontlinje.

Ett material kallat ” En Levande Skeppsbro” är bifogat till yttrandet. Materialet innehåller idéer i huvudsak gällande gestaltning.

101. Boende på Thorild Wulffsgatan 16
Medlem av Smyrnaförsamlingen och dess ”kyrkgrupp”. Smyrnaförsamlingen kan behöva nya lokaler. Om ändamålet ”Centrum” kan inrymma samlingslokaler så kan sådan verksamhet inrymmas i flera kvarter. Med C_1 menas dock endast Centrum-verksamhet i plan 1 och 2. För att en stor samlingslokal med behov av läktare ska kunna rymmas behöver även plan 3 användas och gården få överbyggas till samma höjd. Kvarteret mellan Nya gatan och Diagonalen skulle vara lämpligt, samlingslokalen kommer då att vara granne med det nya hotellet på triangeltomten, och lokalen kan samutnyttjas av hotellet vid stora konferenser. En annan tomt som kan vara lämplig för denna typ av förändring är den mitt emot Hotell Riverton.

Kommentar: Samlingslokaler och kyrka inryms i ändamålet C – Centrum.

102. Boende på Östra Eriksbergsgatan 14B
Har idéskiss på byggnadsverk som förbinder Södra och Norra Älvstranden. Byggnaden innehåller gångstråk, gallerior, restauranger, bostäder m.m. Nackdelar med planerad gång- och cykelbro är sjöfarten och väntetid vid broöppningar.

Kommentar: Föreslaget läge är inte aktuellt för en bro enligt Göteborgs översiktsplan.

103. Boende på Övre Besvärsgatan 13, arbetande på Skeppbron 4
Anser att Kinesiska muren är välbyggt utan sättningar, en utmärkt arbetsplats. Menar att husets byggdes som emigranthotell i avvaktan på amerikabåtarnas avgång.

Exteriören blir med en fasadrenovering en stor tillgång i stadsbilden.

104. Boende på Ö Djupedalsgatan 11 D, två personer
Frågande till om det behöver vara högre än åtta våningar. Det går nog bättre med lägre hus. Tycker det ska satsas på grönområden, vilket saknas i området. Den planerade parken bör göras så stor som möjligt.

105. Boende på Kung Sverres Gata 52
Här föddes Göteborgs tunga verkstads- och varvsindustri. Man planerar att bygga hus och struntar i Göteborgs industrihistoria. På nuvarande p-plats skulle det istället byggas en minnesplats med en kopia av ångbogseraren Kare, som var det första järnfartyget som byggdes på Skeppsbron.

106. Boende på Styrsö
Är kritiskt till höghus här. Ambitionen måste vara att bevara den nuvarande bebyggelsen i området i görligaste mån och åstadkomma harmoni mellan nytt och gammalt. Hoppas att Skeppsbron behandlas varsamt.

107. Boende i Västra Frölunda
Är mot bakgrund av kommunens mål att prioritera cykeltrafik kritisk till hur cykeltrafiken hanteras på Södra Älvstranden. Stomcykelnätet, cyklisternas motorväg, kommer bli en gårdsgata där hastigheten lämpligast är ca 6 km/h. Denna del är en av de allra viktigaste stråken för cyklister in mot centrum från söder och väster samt en av de allra viktigaste kommande länkarna till Hisingen. Utmed Stora Badhusgatan planeras ingen cykelbana trots att man i änden av gatan planerar en gång- och cykelbro, nya färjelägen och en kollektivtrafikknutpunkt. Konsekvensen av utvecklingen av Södra Älvstranden är att cykeltrafiken får stå tillbaka för stadsutvecklingen.

Förslaget innebär en kraftfull försämring av de cyklandes villkor idag och en försämring sen planprogrammet skrevs. Cykeltrafiken får stå tillbaka för att skapa ett promenadstråk trots att cykeltrafiken är omfattande året runt och promenadstråken i bästa fall kommer nyttjas soliga sommardagar utan starka vindar.

Konsekvenserna för cykeltrafiken bör belysas. Anser att planerna för Skeppsbron inte är förenlig med uppsatta mål för cykeltrafiken i Göteborg och att stomcykelnätet bör skyddas i form av en egen planbestämmelse samt att utformningen av Stora Badhusgatan bör omfattas av cykelbana eller cykelstråk.

108. Skrivelse utan angiven adress
Min önskan är att Merkurhuset och Kinesiska Muren ska stå kvar. Det är oerhört viktigt att behålla delar av det förflutna tillsammans med det nya, som också är viktigt. Det skulle kännas fattigt och historielöst att riva dessa fantastiska byggnader!

109. Skrivelse utan angiven adress
Vill återuppbygga en hustyp som byggdes från 1875-1943 i stora delar av Göteborg för den enkla familjen, "Landshövdingehus". Att bygga förslaget som finns till beskådning vore tragiskt.

Kommentar: Kontoret ser förslaget som en nutida tolkning av den klassiska stenstaden, vilket anknyter mer till det centrala läget än landshövdingehusen.

110. Skrivelse utan angiven adress
På grund av att Skeppsbron vetter åt norr bör inga höghus byggas här.

Att dra skärgårdsbåtarna in till den föreslagna terminalen är ingen höjdare. Låt båtarna gå till Saltholmen och anslut med snabbussar in till Nils Ericson Terminalen.

Kommentar: Huruvida skärgårdsbåtarna ska gå in till Skeppsbron är ingen detaljplanefråga, men planen möjliggör trafiken för att vara flexibel inför framtiden.

111. Skrivelse utan angiven adress
Det finns alltid gnälliga människor. Utan utveckling står vi still. Se till att realisera hela Skeppsbrokonceptet och gör det fullt ut med höga funktionella hus.

112. Skrivelse utan angiven adress
Kör på iden för badet för guds skull! Skulle ju bli en helt underbar och abstrakt sak i nuläget, men så skönt. För en levande rolig stad!

113. Skrivelse utan angiven adress
Bergen, höjderna och dalarna gör mycket för bilden av staden. Därför tycker jag att det känns väldigt angeläget att man tar hänsyn till, framhäver och bevarar Kvarnberget och Otterhällan som de berg de är.

Bevara Merkurhuset och om möjligt intilliggande hus.

Det är löjligt att säga att man vill motverka segregering och samtidigt låta ekonomin styra var människor kan bosätta sig.

114. Skrivelse utan angiven adress
Badet kan om det vill sig väl bli ett av de mest omtyckta och värdefulla ställena i hela centrala stan.

Rosenlundsverket kan med sina gamla och nyplanerade fasader visa upp en teknisk process som plötsligt blivit toppmodern och som andas social och ekologisk omtanke.

Kommentar: Göteborg Energi arbetar med en vidareutveckling av Rosenlundsverket. Stadsbyggnadskontoret deltar i arbetet och verkar för en omgestaltning i riktning mot något vackrare och mer intressant.

115. Skrivelse utan angiven adress
Föreslår att samla höghus i den södra delen av Skeppsbron, i anslutning till Rosenlundsverket. Verket kommer då inte att dominera stadsbilden som det gör idag. Placering av höga hus motiveras av att i detta område finns redan höga hus.

116. Skrivelse utan angiven adress
Staden inom vallgraven har historiskt sett skilt ut sig mot omgivningen. I 200 år hade staden en vinklad sjösida med samma grundprincip som vinklarna i vallgraven runt Kungsportsplatsen. Sedan under 1800-talet skapades de raka kajerna för hamnverksamheten. I mötet med Masthuggets mer organiskt framväxta stadsstruktur var kontrasten mycket tydlig, här fanns bryggor, pirar och små hamnar. Nu har man föreslagit en småbruten kant med fyra nya utstickande pirar som är en typologi som kanske passar bättre i framtiden för området framför Masthugget.

Skeppsbron och Packhuskajen är den hamnfront som representerar staden inom vallgraven – Götheborg. Man bör undersöka om den för Göteborg så karaktäristiska vinklade avslutningen av staden kan användas som inspiration. Vill vi skapa något unikt är det viktigt att vi försöker ta med oss pedagogiska spår från det Götheborg som är grunden för vårt stadsbygge.

Det är positivt för upplevelsen av stadsdelen om båda de gamla husen bevaras.

Kommentar: Idéerna är intressanta, en historisk koppling har ett värde. Men man kan resonera annorlunda - ska vi återuppta/inspireras av ett stadsbyggande som gick ut på att skärma av och skydda? Man kan även argumentera att det hör till den naturliga utvecklingen att förändringar av staden görs för att anpassa den till rådande förhållanden, möjligheter och behov. Och då är kanske inte den vinklade kajen den mest lämpliga. Arbetet med utformningen av kajen fortsätter och idéerna tas med och diskuteras vidare.

117. Skrivelse utan angiven adress
Göteborg måste ta tillfället i akt och visa att man inte bara satsar på innerstadens infödda människor: bygg hyreslägenheter. Det blir en attraktiv stadsdel men inte en del i ett hållbart Göteborg, sett till hela staden. Åtgärder behövs överallt, inte bara i "problemområden". Antagligen kostar det inte mycket i subventioner jämfört med vad staden förlorar på de problem segregationen för med sig. Alltså: överväg på allvar gruppen Ord&Bilds tankar! Låt Göteborg bli ett verkligt bra exempel på social hållbarhet. Då räcker det inte att det finns många mötesplatser, man måste också på allvar känna sig välkommen. Om det ska utsmyckas med konst: variera!

118. Skrivelse utan angiven adress
Den långa processen har i min mening resulterat i en bra planstruktur.

Både Merkur och Kinesiska muren har stora estetiska och kulturhistoriska kvaliteter. I t.ex. Gamla Stan i Stockholm finns många hus med värre sättningar, men ändå ses det som självklart att bevara dem. I synnerhet Merkurhuset är en signumbyggnad för älvstranden. Självklart kan husen bevaras, men att göra ordentliga grundförstärkningar är sannolikt mycket dyrt. Är det otänkbart att en sådan skulle kunna finansieras delvis med offentliga medel? Husen borde i min mening q-märkas i planen.

119. Skrivelse utan angiven adress
Bevara både "Kinesiska muren" och Merkurhuset till varje pris. Något spännande måste finnas kvar som bryter av mot allt det nya. Allt tal om att det blir för dyrt är naturligtvis nonsens. Se på de fattiga länderna i det forna öst som t.ex. Polen och Ungern med städer som Danzig, Warszawa och Budapest som fina exempel. Var är stråket i Haga? Jo längs Haga Nygata som i huvudsak är kantat med äldre bebyggelse medan Pihlgatan ligger öde.

120. Skrivelse utan angiven adress
Protesterar mot alltför höga byggnader på Skeppsbron och hoppas på ett lågt alternativ när det gäller det den planerade hotellbyggnaden.

Troligen så är det bästa alternativet att riva huset med Kinesiska muren.

121. Skrivelse utan angiven adress
Ska Göteborg utvecklas är det viktigt att staden växer på höjden och samtidigt förtätas. Jag är stolt över att vara göteborgare men lider varje gång ett intressant projekt försenas eller förändras p.g.a. protester.

Bygg Skeppsbron enligt era planer, förutom det märkliga förslaget med badplats. Bygg i stället ännu högre hus och förtäta ytterligare. I en stad vid vattnet där det ständigt blåser ska man bygga tätt - inte ha en massa öppna ytor.

122. Skrivelse utan angiven adress
Anser att förslaget är varken vackert eller genomtänkt. Ett höghus kommer påverka siluetten negativt framför Otterhällan, bör tas bort. En knutpunkt för kollektivtrafiken bör ligga närmare operan. Önskar att området blir mer småskaligt.

123. Skrivelse utan angiven adress
Känner en oro för miljön, låt det inte bli ett ”andra avenyn”. Där är det stökigt, otryggt och smutsigt. Önskar att det blir en mötesplats där det är tryggt, rent och fint och inte stökigt.

124. Skrivelse utan angiven adress
Beakta att det finns mycket buller i området.

125. Skrivelse utan angiven adress
Byggnaderna Merkurhuset och Kinesiska muren ska bevaras för framtiden.

126. Skrivelse utan angiven adress
Det är i ”Centrala Älvstaden” inte hållbart att enbart hantera delområdena var för sig! Två stadsbyggnadsfrågor som är av särskild vikt är dels att bygga en sammanhängande stad över älven, dels att ta tillvara 1600-talsstadens kvaliteter. Planförslaget för Skeppsbron hanterar båda frågorna på ett olyckligt sätt.

Enligt förslaget kommer färjan till Rosenlund att tas bort! Målpunkterna för universitet och högskola och Järntorgets kollektivtrafikknutpunkt hamnar då längre bort. Färje-förbindelser tvärs älven kan inte slopas utan att ersättas med bro!

Planen för Skeppsbron skulle vinna på att framhäva områdets historiska roll som vattenvägen in i staden.

Kommentar: Planen ger goda förutsättningar för att området ska upplevas som ”vattenvägen in i staden”.

127. Skrivelse utan angiven adress
Mitt förslag är att göra lägre och lägre hus ned mot Älven. Låt de husen som redan finns vid Stora Badhusgatan vara de högsta, sedan kan nästa rad bli lägre och nästa ännu lägre.

128. Skrivelse utan angiven adress
Anar problem för fartyg/båtar. Helst vill man vid angöring gå mot strömmen eller komma i ström-lä för minsta risk. Går strömmen in i hamnen kommer isen att packa sig och skapa problem. Påkörningsskydd bör inte vara vasst då det finns risk för att fartyg sjunker och förorsakar oljeskador.

Kommentar: Utformning av hamnar och påkörningsskydd studeras vidare i samråd med Göteborgs Hamn och Sjöfartsverket m.fl.

129. Skrivelse utan angiven adress
Tycker absolut att det ska vara spårvagn till Operan med hållplats alldeles utanför. Jag vill gärna veta varför detta är omöjligt. Dessutom får Kinesiska Muren inte rivas.

Kommentar: Spårväg till och förbi operan (Operalänken) kan inte byggas innan den planerade tågtunneln Västlänken, som ska gå i ungefär samma läge under mark, har genomförts.

130. Skrivelse utan angiven adress
Jag anser att det är av största vikt att Merkur huset och Kinesiska muren bevaras då de berikar miljön på Skeppsbron på ett sätt som nybyggnation inte klarar av. Just mixen gammalt och nytt utgör grundbulten i en levande stad.

131. Skrivelse utan angiven adress
Det vore fint om husen som ska byggas från Stora Badhusgatan och ner mot vattnet följer de bakomliggande husen i höjd eller blir lite lägre, så att inte det blir en kompakt hög mur mot vattnet utan som också framvisar karaktären av berget Otterhällan. Riv gärna Merkur och Kinesiska muren.

132. Skrivelse utan angiven adress
Förslaget är utmärkt med undantag av det 16 våningar höga hotell som planerats, alltför högt enligt min åsikt.

133. Skrivelse utan angiven adress
Tycker att det ser väldigt fint ut, men reagerar mot den höga hotellbyggnaden. Jag hoppas att ni väljer en lägre version av hotellet än den som visas på utställningen.

I övrigt undrar jag hur man leder trafiken vid ett eventuella stopp i Götatunneln.

Kommentar: Vid stopp i Götatunneln leds trafiken i första hand på andra leder, men det tar viss tid och lederna måste också alltid ”utrymmas” vid ett stopp. Det görs då bl.a. på Västra Sjöfarten förbi Operahuset, vidare på Stora Badhusgatan till Surbrunnsgatan och där ut till Skeppsbron – Masthamnsbron – Emigrantvägen.

134. Skrivelse utan angiven adress
Det jag är tveksam till är inte själva programmet utan det som kommer att följa efter, detaljplanerna. Jag ser på de skisser som presenterats att det är samma arkitektkontor som ritat de husen på Norra Älvstranden. Genomför tävling om ett antal av husen - nyckelhusen i området, de som är offentliga.

Kommentar: Programskedet är över och nu pågår arbetet med detaljplan. De skisser som hittills finns och visats är bara illustrationer av hur det skulle kunna se ut. Det är möjligt att det längre fram genomförs arkitekttävlingar för hus eller delområden.

135. Skrivelse utan angiven adress
Det ser fint ut. Spårvagnarna ska synas väl och inte knuffas undan till bakgator. Dessutom ska ni inte vara rädda för höga hus.

136. Skrivelse utan angiven adress
För att stärka den ekologiska profilen på området skulle vissa lokaler, t.ex. ett kvarter, kunna avsätts för verksamheter med koppling till miljö och sociala frågor. För att gynna handeln och skapa liv i området kan man överväga ett utrymme för små marknader av olika slag, liknande Bondens Marknad i Haga.

Självklart bör man skapa så mycket grönytor som möjligt. Vill också betona betydelsen av tillgänglighet och odlingsmöjligheter.

För att skapa trevliga mötesplatser även när det blåser förslår jag att man skapar skydd mot vinden i form av glasväggar eller spaljéer för gröna växter. Detta är viktigt även i Merkurparken, t ex spaljéer med växter, träd etc.

Om möjligt bör Stora Badhusgatan vara så bilfri som möjligt.

Övriga - inkomna efter samråd

137. Boende på Norra Liden 4, 6, 8, 29,31, 33 och 35 (lista med ca 95 namn)
Anser att ett höghus kommer strida mot riksintresset för kulturmiljövård. Slå vakt om stadsfronten Skeppsbron – Otterhällan som en del av Göteborgs skyline och begränsa de nya byggnaderna på Skeppsbron till högst 7 våningar.

138. Boende på Linnégatan 30
Förslag till kulturhus på Nocken.

Birgitta Lööf
Planchef

Fredrik Söderberg
Planarkitekt

Sändlista

För yttrande

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Byggnadsnämnden (ang järnvägsplan)
Göteborg Energi Fjärrvärme AB
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Hamn AB
Göteborgs Spårvägar AB
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretsloppsnämnden
Kulturnämnden
Liseberg
Lokalförsörjningsnämnden
Lokalsekretariatet
Miljönämnden
Namnberedningen
Nämnden för Göteborg Vatten
Parkeringsbolaget
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Centrum
Stadsdelsnämnden i Linnéstaden
Trafiknämnden (ang detaljplan)
Utbildningsnämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Banverket, Västra Banregionen
Business Region Göteborg AB
Grefab
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Länsordningspolisen
Länsstyrelsen
Posten Meddelande AB
Sjöfartsverket
Svensk Handel
Skanova Nätplanering D3N
Vägverket, Region Väst
Västtrafik AB

Sakägare

Hämtas från fastighetsförteckningen

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

Handikappfören. Samarbetsorgan
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Västsvensk Byggkonst
Tryggare mänskligare
Göteborg och Co
Styrsöbolaget
Strömma Skärgårdsbåtar
Bohuslän M/S
Börjessons båtar
Walona charter
Skärgårdslinjen i Göteborgs & Bohuslän
Cityvarvet
Catharina Törn
Géza Nagy
Leif Blomkvist
Matilda Lindvall
Mie Svennberg
Åke Johansson

LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Stab Öpa N S Sma Eko Info Pers
INKOM Stadsbyggnads-kontoret 2009 -11- 13
Åtgärd Kännedom Kopia
0462/07
F. Södeberg

SAMRÅDSYTTRANDE
2009-11-12

Diarienummer
402-86755-2009
Dossienummer
Gbg F 2271

Stadsbyggandskontoret
Box 2554
403 17 Göteborg

Förslag till detaljplan för Skeppsbron mm inom Vallgraven i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade september 2009 för samråd enligt 5 kap 20§ plan- och bygglagen (PBL)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen anser att detaljplanen för Skeppsbron är ett viktigt och bra projekt. Att man kan bygga bostäder, service och samlingsplatser i ett så här centralt läge i Göteborg och dessutom bygga ut kollektivtrafiken kommer att bli en tillgång för staden och är ett led i den hållbara utvecklingen som eftersträvas idag.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1§ PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget kan komma att prövas om inte rekommendationerna nedan följs.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen anser att med det underlag som föreligger är det inte möjligt att avgöra om ett genomförande av planen kan komma att leda till påtaglig skada på riksintresset eller att etableringen inte leder till att det blir olämpligt med avseende på hälsa och säkerhet.

Riksintresse

Kulturmiljö

Området ligger inom riksintresse för kulturmiljön. En viktig del av kulturmiljön på platsen är försvarsmuren som sträcker sig under marken genom en del av området. Till planen hör ett flertal utredningar gällande kulturmiljön i området. Länsstyrelsen anser att dessa på ett bra sätt beskriver områdets historia, nutid och värden, men att materialet har brister i beskrivningen av planförslagets konsekvenser för kulturmiljön. I konsekvensbeskrivningen hänvisas till järnvägsplan som saknar beskrivning av hur kulturmiljön påverkas (s. 33). Om den föreslagna parkeringen under mark läggs under hela området kommer försvarsmurenmuren att behöva tas bort. Konsekvenserna av detta har inte beskrivits på ett tydligt sätt i handlingarna. Länsstyrelsen anser att det, med föreliggande underlag, inte går att avgöra om planens genomförande kommer att leda till påtaglig skada på riksintresset eller ej. Konsekvenserna för den riksintressanta kulturmiljön måste beskrivas på ett utförligare sätt. Kommunen rekommenderas att anlita arkeologisk expert-

Postadress: Besöksadress: Telefon/Fax: (växel) (fax) Webbadress: www.o.lst.se E-post:

kunskap för att tydliggöra konsekvenserna av ett borttagande av försvarsmuren. Länsstyrelsen har tidigare efterlyst en sådan analys. Ett underlag bör tas fram som redovisar de tekniska förutsättningarna för Merkurhuset samt Kinesiska muren. Byggnaderna ligger som solitärer men har ett stort kulturhistoriskt värde med strategisk betydelse för områdets historiska identitet. Underlaget bör ligga till grund för en bedömning om bevarande alternativt rivning.

Vad gäller Triangeltomten förordar Länsstyrelsen alternativ B med en upptrappad byggnad. Gestaltningsförslaget med en gradvis upptrappning sammanfaller med områdets arkitektoniska identitet i form av en successiv stigning mellan kajen och Otterhällan. Alternativ B innebär också att den kulturhistoriskt känsliga vyn från hamnkanalen lämnas oförändrad.

Hotell Riverton har idag samma höjd som övrig bebyggelse på Otterhällan som underordnats Göteborgs första "skyskrapa". Det är arkitektoniskt viktigt att intilliggande byggnader tydligt underordnar sig Otterhällan och dess karaktär som "skyskrapa". Länsstyrelsen anser att en påbyggnad av Riverton med två våningar medför att denna siluett förändras och förordar att Riverton inte tillbyggs på höjden.

Sjöfarten
Farleden i Göta älv är av Riksintresse för sjöfarten. Riksintresset får inte påtagligt skadas av en etablering på Skeppsbron. För att sjöfarten inte ska inskränkas är det viktigt att hänsyn tas till säkerheten både för sjöfarten och för de som vistas på Skeppsbron. Detta sker bland annat genom påseglingsskydd och en god planering av de kajer, pirar och bryggor som planeras i området. För att detta ska kunna ske på bästa sätt bör Sjöfartsverket ges möjlighet att delta i planeringen.

Västlänken
En del av planområdet sträcker sig över den planerade Västlänken som är utpekad som riksintresse för kommunikationsändamål. Planförslaget bör till utställningsskedet ha med en beskrivning av den planerade utbyggnaden samt eventuella konsekvenser planförslaget kan ha på den.

Hälsa och säkerhet

Geoteknik
De geotekniska förutsättningarna för området är mycket komplexa. Den geotekniska utredningen måste kompletteras. Som huvudalternativ i den geotekniska utredningen har ett alternativ med garage i två plan under hela planområdet framförts. På plankartan ligger underjordisk parkering under kvartersmark och då bör detta vara huvudalternativet i den geotekniska utredningen, om man inte väljer att studera flera alternativ med samma noggrannhet. Det är också viktigt att man utreder ett alternativ där man kan behålla försvarsmuren som ligger under området. Utbyggnadsordningen kan också komma att påverka stabiliteten i området. Det är viktigt att även detta tas med i den geotekniska utredningen. Länsstyrelsen har inhämtat synpunk-

ter från Statens Geotekniska Institut (SGI) 2009-11-10 och bilägger yttrandet i sin helhet.

Buller
Området kommer att utsättas för buller från flera olika bullerkällor. En planbestämmelse har införts angående trafikbuller. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att bestämmelsen kompletteras med att ljuddämpad sida innebär 50dBA eller lägre.

Risker
Planen innebär en stor förändring av området. I området finns många aspekter att ta hänsyn till, översvämning, geoteknik, spårväg, farligt gods på älven, lekande barn och inte minst Rosenlundsverket. I planbeskrivningen är det mycket som anges ska studeras vidare vad gäller risker. Det gäller bland annat Rosenlundsverket, risker med fartygstrafiken bl a för badet och farligt gods, säkerhetsfrågor för hamnar och säkerhetsfrågor vid planering av förskola. Det är viktigt att detta utreds vidare.

Vad gäller riskerna med Rosenlundsverket så finns dessa beskrivna översiktligt i MKB:n men sägs behöva studeras vidare innan beslut om kostsamma åtgärder tas. Precis som man skriver så bidrar den ökade persontätheten till en ökad riskbild. Individrisk och samhällsrisk bör redovisas och relateras till acceptanskriterier. Föreslagna riskreducerande åtgärder ska läggas fast i planbestämmelser. Utöver risken för att omkomma bör även ett resonemang föras kring risken för irreversibla skador på tredje man.

Drygt 100 kemikalier används vid Rosenlundsverket, bland annat stora mängder syra och lut. Föreligger det några eventuella risker vid händelse av blandning av kemikalier bör dessa redovisas.

Länsstyrelsen befarar inte att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas eller att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser.

Råd om tillämpningen av PBL och MB

Miljökonsekvensbeskrivning
I miljökonsekvensbeskrivningen måste på ett tydligt sätt redogöras för olika alternativ gällande bebyggelsen. I det här fallet är det bland annat av stor vikt att man beskriver konsekvenserna för framför allt två alternativ. Ett där försvarsmuren tas bort för att ge plats åt garage under mark och ett alternativ där muren kan bevaras. I detta sammanhang är det viktigt att man fokuserar på konsekvenserna såväl för kulturmiljön som för stabiliteten i området.

Synpunkter i övrigt

Vattenverksamhet
Den planerade utfyllnaden av kajen samt byggnation i vattenområdet är vattenverksamhet. Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet görs enligt Mil-

jöbalken till Länsstyrelsen. Processen kan ta lång tid och kan ske parallellt med planprocessen.

Det finns enligt planbeskrivningen inget behov av ytterligare platser i grundskolan i planområdets närhet. Avståndet till närmaste skola är dock-långt och Länsstyrelsen anser att ett utförligare resonemang gällande var barnen i området ska gå i skolan och hur de ska ta sig till och från skolan behövs.

Beredning

Inför Länsstyrelsens bedömning i ärendet har berörda statliga sektorsföreträdare beretts tillfälle att lämna synpunkter. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

Elin Johansson

Bilaga för kännedom:
Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2009-11-10

Kopia (utan bilaga) till:
Vägverket Region Väst, Lars Ekström
Banverket, Josefine Axelsson
SGI, Carina Hultén
Sjöfartsverket, Tage Edvardsson
Länsstyrelsen/
Kulturmiljö, Lena Emanuelsson, Jan Ottander
Miljöskydd, Monica Norrby
Vatten, Sofia Stridsman
ESS, Patrik Jansson
Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditionslista

Datum
2009-11-10

Beteckning
5.50-0910-0683

Ert datum
2009-10-14

Er beteckning
402-86755-2009 Gbg F2271

Vår referens/Regionkontor Göteborg
C Hultén

Länsstyrelsen Västra Götaland
Samhällsbyggnadsenheten
Elin Johansson
403 40 Göteborg

Detaljplan för Skeppsbron, Göteborg Stad

Yttrande Samrådshandling

Statens geotekniska institut, SGI, har av Länsstyrelsen, Västra Götaland, erhållit samrådshandling för detaljplan Skeppsbron.

Underlag

- Planbeskrivning inkl genomförandebeskrivning, illustrationskiss, planskiss och grundkarta. Samrådshandling september 2009
- Miljökonsekvensbeskrivning. Samrådshandling september 2009.
- Strömningsstudie för planerad bebyggelse på Skeppsbron, Göteborg. SMHI, Rapport 2009-30, 2009-06-04
- Göteborg Stad, Stadsbyggnadskontoret, Projekt Skeppsbron,. Geoteknisk utredning för detaljplan. PM Geoteknik. Sweco Infrastructure, uppdragsnummer 2390 003, 2009-06-15

SGI:s synpunkter

Strömningsstudie

Enligt SMHI:s strömningsstudie är erosionsrisken p g a strömning liten. Eventuell effekt av fartygstrafik har inte beaktats i SMHI:s studie. Vi rekommenderar därför komplettering m h t sådan effekt.

Teknisk PM Geoteknik

Inga nya undersökningar har utförts inom ramen för detaljplanearbetet. Bedömning av skjuvhållfasthet har baserats på tidigare undersökningar och är enligt vår bedömning inte försiktigt vald. Vidare har man valt att ligga i det nedre spannet av rekommenderade säkerhetsfaktorer enligt Skredkommissionens Rapport 3:95. Utförda stabilitetsberäkningar visar trots detta att stabiliteten för befintliga förhållanden inte är tillfredställande och att åtgärder är nödvändiga för den utbyggnad som detaljplanen föreslår.

För befintliga förhållanden anges att man har en erforderlig säkerhetsfaktor ca 30 m från Skeppsbrokajen. I bedömningen ska också ingå vilket område som sekundärt kan påverkas av ett skred. Detta område kan vara större än de 30 m som anges.

I beräkningar har förutsatts exploatering enligt illustrationsplan. Det är området med byggrätt som bör gälla. För Skeppsbron har beräkningar visats för ett alternativ med garageanläggning i två plan under kvartersmark och kajanläggning. Detta stämmer inte med det på planen redovisade. Exempel på alternativ har skisserats. Huvudalternativet ska vara det som planförslaget medger. Likaså ska stabiliteten redovisas där befintlig bebyggelse kommer att bevaras.

För att säkerställa stabiliteten för Skeppsbrokajen, Rosenlundskanalen och Stora Hamnkanalen krävs omfattande förstärkningsåtgärder. Åtgärderna bör tydligt redovisas i planbeskrivning och säkerställas med erforderliga bestämmelser. De redovisade åtgärderna innebär även att det krävs en viss utbygg-

nadsordning för att säkerställa stabiliteten. Det geotekniska PM:et och planhandlingen bör kompletteras med vilken utbyggnadsordning som är nödvändig för att stabiliteten ska vara säkerställd för planområdet.

Planbeskrivning, Miljökonsekvensbeskrivning och planbestämmelser
De geotekniska förhållandena inom området är komplexa och ur stabilitetssynpunkt måste omfattande åtgärder genomföras som också är beroende av utbyggnadsordning. För att marken ska anses lämplig ska detta säkerställas i planen eller i genomförandebeskrivning. Att enbart hänvisa till att stabilitetsutredningar ska utföras är inte tillräckligt utan stabiliteten ska vara säkerställd i planen. SGI avråder från att hänskjuta frågor rörande hälsa och säkerhet, dit stabilitet tveklöst hör, till bygglovs- och utbyggnadsskedet.

Det anges att geotekniska bestämmelser ska införas på plankarta. SGI kan därför inte ta ställning till hur dessa reglerar att marken kan anses lämplig. En översyn krävs även av text under kap 6 på plankarta bl a är andra stycket om stabilitetsförbättrande åtgärder innan bygg- och anläggningsarbeten missvisande då dessa arbeten är nödvändiga ur stabilitetssynpunkt enligt det geotekniska PM:et.

I det geotekniska PM:et har som huvudalternativ angetts garageanläggning som sträcker sig ut under kajen. Detta är inte angivet på plankarta. Vilket alternativ gäller?

Marken är angiven som normalriskområde för markradon. Planbestämmelse saknas.

SGI noterar att markföroreningar beaktats i planen.

SGI kan inte med erhållet planunderlag bedöma om planförslaget blir lämpligt från geoteknisk synpunkt innan erforderliga kompletteringar utförts. Geotekniska frågeställningar med hänsyn till hälsa och säkerhet enligt ovan kvarstår att klarlägga och reglera i planen.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT
Myndighetsfunktionen
Verksamhet Göta Älvdalen

Carina Hultén