

Program för detaljplaner
SÖDRA ÄLVSTRANDEN
Delen Rosenlund - Lilla Bommen
Del 1 - Underlag



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret



*"På Södra Älvstranden och dess älvrum
finns en central och betydelsefull del av
det framtida Göteborg."*



Förord

Göteborg är dess invånare. De som bor, arbetar, lever och fysiskt använder sig av staden är gemensamt med och skapar det som vi stolt kallar staden Göteborg. Människorna är stadens viktigaste tillgång. De fyller gator och torg, befolkar arbetsplatser och bostäder, skapar händelser och skeenden som berikar våra liv. Stadens fysiska form är arenan för dess människor att leva och förverkliga sina liv i. Staden är den plats och vardagsrum där människor möts.

Efter att i 30 år varit avstängd från Södra Älvstranden öppnas nu möjligheten att åter koppla City till älven. Götatunneln är därmed inte ett trafikprojekt, utan ett miljö- och stadsbyggnadsprojekt. Nu gäller det att ta tillvara denna möjlighet på bästa sätt.

Södra Älvstranden, som en del av City, är därtill inte bara en angelägenhet för göteborgarna utan också en del av ett expanderande regioncentrum. Här ska alla regionmedborgare kunna mötas och här kommer att erbjudas möjligheter för företag att etablera sig i regionens och stadens hjärta.

För att få frågan om Södra Älvstrandens framtid belyst på ett så brett sätt som möjligt har 2005 ägnats åt ett omfattande arbete för att försöka utröna vad göteborgarna vill använda den till. På Stadsmuseet har ett **dialogforum** varit centrum för en rad olika aktiviteter, från den ständigt förnyade utställningen till lunchföreläsningar, stadsvandringar, workshops, debattkvällar, mm, mm. På hemsidan **www.alvstaden.se** har det debatterats flitigt. Och under hösten har sex lag genomfört så kallade **parallella stadsanalyser**, som gått ut på att dels analysera vad göteborgarna tyckt under våren och sedan komma med varsin vision för det framtida Södra Älvstranden. Lagen har varit brett sammansatta av proffs med olika kompetenser och "vanliga" medborgare som representerat ett tvärsnitt bland stadens befolkning.

Våren 2006 har ägnats åt att analysera och utvärdera lagens visioner. Resultatet utgör grunden för detta **program**, som ska peka ut färdriktningen för det fortsatta planarbetet.

Innehåll

FÖRORD

DEL 1 - UNDERLAG

1.	ORIENTERING	sid 5
2.	TILLBAKABLICK	
2.1	1620 - 1840	sid 5
2.2	1840 - 1880	sid 6
2.3	1880 - 1950	sid 8
2.4	1950 - 2006	sid 10
3.	FÖRUTSÄTTNINGAR	
3.1	Göteborgsöverenskommelsen	sid 14
3.2	Diskuterade och bortvalda alternativ	sid 14
3.3	Gällande planer, mm	sid 15
3.4	Pågående mark- och vattenanvändning	sid 16
3.5	Markägande, avtal, mm	sid 16
3.6	Sociala förutsättningar	sid 16
3.7	Övriga förutsättningar	sid 17
3.8	Samråd steg 1	sid 18
3.9	Älvstrandsmodellen	sid 18
3.10	Dialog Södra Älvstranden	sid 18
3.11	Parallella stadsanalyser	sid 19
4.	ANSPRÅK, ÖNSKEMÅL	
4.1	Turism, evenemang	sid 26
4.2	Övriga verksamheter	sid 26
4.3	Bostäder	sid 26
4.4	Offentliga rum, grönstruktur, vatten.....	sid 26
4.5	Kulturmiljö, arkeologi	sid 26
4.6	Gång- och cykeltrafik	sid 28
4.7	Kollektivtrafik	sid 28
4.8	Biltrafik och parkering	sid 29
4.9	Övrigt	sid 29
5.	REFLEKTIONER.....	sid 30
	MÅLBILD	sid 35

Läsanvisning Del 1

Del 1 - Underlag är en faktakatalog över tidigare och befintliga förhållanden samt tidigare kända och nya förändringstankar för Södra Älvstranden.

Delen innehåller också en summarisk redovisning av det utökade samrådet som pågått under 2005 för att bredda det offentliga samtalet om Södra Älvstrandens framtid.

Del 1 avslutas med en diskussion och formuleringen av en MÅLBILD, som förs in som en inledning till del 2- Förslag, Konsekvenser.

Programmet i sin helhet skall ses som ett diskussionsunderlag för den fortsatta planeringen.

Bilagor:

1. Samrådsredogörelse, steg 1
2. Utvärdering av parallella stadsanalyser
3. Utvärdering processen, CTH 2006
3. Parkerings-PM, del 1, P-bolaget 2003
4. Parkerings-PM, del 2, P-bolaget 2003
5. Geotekniskt PM, WSP 2003
6. PM Buller och vibrationer, WSP 2006
7. MKB Götatunneln, Vägverket 1997

Programmet har framställts av Stadsbyggnadskontoret. Arbetet har bedrivits i två intressentgrupper (fastighetsägare och verksamma inom området) samt en arbetsgrupp. Referensgrupper på Stadsbyggnadskontoret, Älvstranden Utveckling AB och Länsstyrelsen har medverkat.

Bilder och illustrationer där ej annat anges: Stadsbyggnadskontoret.
Flygbilder: Flygare Palmnäs

© STADSBYGGNADSKONTORET 2006



Vit linje = Programområdets gräns

Del 1 - Underlag

1 Orientering

Programmets syfte

Gällande fördjupad översiktsplan från 1997 är till stora delar inaktuell och nya förutsättningar har tillkommit. Huvudsyftet med detta program blir därmed att utgöra ett aktuellt underlag för de planer som ska möjliggöra att staden åter möter älven. I första hand gäller det att lägga fast grundstrukturen. Innehåll och utformning av de olika delarna kommer att bli föremål för vidare studier inför successiv detaljplaneläggning.

2 Tillbakablick

2.1 1620 - 1840

Från 1620-talet till 1800-talets början omgavs Göteborg av befästningar som byggdes ut i flera etapper. De första försvarsanläggningarna var relativt enkla anläggningar (se plan från 1644).

Cirka 1655-1680 förstärktes försvaret längs älven med nya bastioner med mera. När utbyggnaden var klar omfattade älvfronten mellan Lilla Bommen och nuvarande Rosenlundskanalen bastionen Sankt Erik, Sandgårdsbastionen, Stora Bomsbastionen, Badstugubastionen samt längst ut i sydväst Hållgårdsbastionen. I befästningsanläggningarna ingick också sänkverk (stenfyllda tråkistor) och pallisader som bestod av täta rader av träpålar (se plan från 1771).

Vid Stora Bommen kunde båtar passera in mot Stora Hamnen (Stora Hamnkanalen). En mindre öppning fanns vid Lilla Bommen där Östra Hamnkanalen mötte älven. Kronans Masthamn var en hamnbassäng vid Stora Hamnens norra sida.

Inom försvarsverkets inre del låg flera små byggnader bl.a. kruthus. Vid Stora Bommen och Lilla Bommen fanns tullhus. Ett byggnadskvarter sträckte sig från Lilla Torget ut mot Stora Bommen. Här byggdes redan på 1640-talet "Torstenssonska palatset" (nuvarande Residenset) som var ett påkostat bostadshus i sten. Detta var fram till 1800-talets mitt den enda större byggnaden vid älven. Cirka 1785 uppfördes ett tvåvånings stenhus (Ahlbergsska huset) på berget ovanför. 1806 beslutades att Göteborgs befästningar skulle läggas ner. Mot älven behölls delar av anläggningarna till 1820-talet. Därefter genomfördes raseringen och samtidigt gjordes utfyllningar i området. Bl.a. utnyttjades muddermassor från älven.



Göteborg 1644



Göteborg sett från älven ca 1700.
Till höger i bilden Stora Bommen.
Bild Stadsmuseet.

Göteborg 1771.



2.2 Perioden 1840-1880

Från 1840-talet togs området längs älven i anspråk för olika verksamheter. Det var framförallt sjöfart, järnväg, handel och industri men här fanns också plats för bostäder och hotell.

En för tiden modern hamn med kajer av sten anlades längs hela älvsidan. Vid Stora Bommen uppfördes en pir och en hamnbassäng tillkom vid Lilla Bommen. Svängbroar av järn byggdes över Stora Hamnkanalens och Rosenlundskanalens mynnningar mot älven. Lyftkranar placerades på Packhuskajen redan 1862.

Masthamnen lades igen 1861 och här tillkom i stället en stor öppen plats, nuvarande Packhusplatsen. Från järnvägsstationen i öster drogs spår ut till Packhusplatsen och Skeppsbron. 1874 öppnades Hisingsbron som utgick från kajen vid Lilla Bommens hamn.

1864 uppfördes ett nytt Tull- och Packhus vid Stora Bommens östra sida. En stor del av landets emigranttrafik utgick härifrån och Postgatan som anknyter till denna del av hamnen blev emigranternas speciella gata med emigrantkontor, hotell och pensionat.

Packhusplatsen utnyttjades för järnvägsspår men fick också efter hand en mer påkostad bebyggelse mot öster. På 1850-talet byggdes ett par hus i fyra våningar och 1870 kompletterades denna sida med ett posthus.

Vid nuvarande Skeppsbroplatsen byggdes ett varmbadhus 1830. Det lades ner vid mitten av

1850-talet och här uppfördes en större byggnad ("Skeppsbron 1") som hade lokaler för kontor, lager, butiker, hotell och café. Residenset som avgränsar Skeppsbroplatsen i öster fick i huvudsak sitt nuvarande utseende vid en ombyggnad 1851.



Göteborg sett från älven på 1870-talet. I förgrunden Tull- och Packhuset. Innanför Packhusplatsens mitt Posthuset och två hus som senare byggdes om för Broströmska firman. Till höger Residenset och det stora huset Skeppsbron 1. Bild Stadsmuseet.



Göteborg inom Vallgraven 1880

Öster om Tull- och Packhuset byggdes det sk Magasinskvarteret. Det bestod av stenhus och disponerades av Rosendahls fabriker, Göteborgs Handelskompani och Göteborgs Magasins AB.

Ett cellfängelse omgivet av planteringar placerades i anslutning till f d bastionen S:t Erik och vid Lilla Bommen fanns från 1840-talet ett badhus.

Navigationsskolans byggnad som ligger på berget ovanför hamnen började uppföras 1859. På 1870-talet lät Hasselbladskas firman uppföra ett par påkostade hus vid S:t Eriksgatan mot Lilla Bommen och i grannkvarteren längs Kvarnberget tillkom nya stenhus ut mot hamnen.

I området väster om Stora Bommen tillkom redan på 1840-talet ett par större industriella verksamheter. Längst ut mot Rosenlund anlades ett gasverk (kvarteret Elektricitetsverket). Närmare Stora Bommen (kvarteret Verkstaden) etablerades Göteborgs mekaniska verkstad. De två mellankvarteren längs kajen bebyggdes något senare och innehöll magasin, olika verksamheter bl.a. bryggeri och även bostäder.



Hasselblads "magasins- och handelspalats" sett från Lilla Bommens hamn. Ur Ny Illustrerad Tidning 1876.



Göteborgs Mekaniska Verkstad sedd från Skeppsbron. Foto 1903.



Cellfängelset och Lilla Bommens Hamn. Till vänster Östra Hamnkanalen. Observera det vackert stensatta "golvet".

Bilder på denna sida Stadsmuseet.

2.3 Perioden 1880-1950

Åren 1880-1950 utvecklades området till ett intensivt utnyttjat hamnstråk. En ny del i hamnen var Träpiren byggd för skärgårdsbåtarna på 1920-talet. Ett nytt inslag i området var också spårvägen som 1902 drogs fram längs Kvarnbergets kant. Färjetrafiken hade hållplats vid Stora Bommen.

Den viktigaste förändringen i stadsbilden under denna period var de påkostade byggnader som uppfördes för de stora rederierna men också för andra verksamheter.

Längs Packhusplatsens östra sida tillkom en rad byggnader med omsorgsfullt utformade fasader. Det var kontorshuset Hertzia (1901), Broströmska rederiets hus "Broströmia" (1927) och Transatlantics hus som ersatte det gamla posthuset (1942). "Hotell Hemland" byggt 1898 var enklare och fick ett något indraget läge.

I mellankvarteren vid Skeppsbron ersattes några av de äldre byggnaderna med nya kring sekelskiftet 1900. Det var "Merkurhuset" uppfört för Rederi AB Svenska Lloyd och Skeppsbron 3-4 i kvarteret Redaren.



Rosenlundskanalen och Elektricitetsverket cirka 1935. I bakgrunden till vänster "Merkurhuset" och "skyskrapan Otterhall". Bild Stadsmuseet.



Mellan åren 1902 och 1971 trafikerade spårvägen Norra Hamngatan - Packhusplatsen - Lilla Bommen. När Götaälvbron byggdes 1939 gick linje 2 via Packhusplatsen till Hisingen.



Göteborg inom Vallgraven 1945

Tull- och Packhuset utökades genom om- och tillbyggnad. Några nya låga hamnskjul av trä uppfördes på Packhuskajen och ett liknande placerades på Skeppsbrons västra del.

Gasverket / elektricitetsverket utvidgades med nya större byggnader i flera etapper. Mitt emot, vid Rosenlundskanalens västra sida, uppfördes "Frilagret" 1918.

Redan 1867 flyttade Göteborgs mekaniska verkstad sin varvsverksamhet till andra sidan älven (Götaverken) men verkstadsdelen fanns kvar till 1900-talets början.

Intill Residenset uppfördes en ny byggnad för länsstyrelsen 1921 och grannhuset omdanades för försäkringsaktiebolaget Atlantica 1917. En viktig förändring i hamnmiljön var också "funkisbyggnaden" som 1935 ersatte det gamla huset vid Skeppsbroplatsen 1.

Stora Otterhällans bergsida längs Badhusgatan var i huvudsak obebyggd fram till 1920-talets slut. Då uppfördes "skyskrapan Otterhall" som länge var Göteborgs högsta hus. 1939-51 byggdes sedan tre relativt höga bostads- och kontorshus vid gatan och husraden har senare kompletterats.



Skärgårdsbåtarna vid Träpiren. Foto cirka 1930.



Vy från Kvarnberget 1946. I förgrunden Tull- och Packhuset. Det höga mittpartiet tillkom 1927.

Bilder på denna sida Stadsmuseet.



Skeppsbron sedd från söder cirka 1910. Observera den enhetliga markbeläggningen och den karaktäristiska belysningen.

2.4 Perioden 1950-2006

In på 1950-talet dominerades området av hamnens verksamheter. Kajerna var fortfarande fyllda av liv och rörelse. På Packhuskajen fanns en rad hamnkranar kvar. I stråkets inre del delade järnvägen utrymmet med den växande biltrafiken. Byggnaderna innehöll framför allt verksamheter med anknytning till sjöfarten men här fanns också många verkstäder, caféer m.m.

De följande åren då nya hamnar byggdes längre västerut ändrades områdets karaktär successivt. Styckegodshanteringen och skärgårdstrafiken flyttade, hamnkranarna togs bort, järnvägen lades ner och i slutet av 1960-talet byggdes Götaleden ut. Andra stora förändringar var att spårvägen längs Kvarnberget togs bort, att färjetrafiken upphörde och att den gamla Hisingsbron revs.

Flera viktiga byggnader försvann t ex Magasinskvartret, Cellfängelset och den stora verkstadsbyggnaden vid Skeppsbron. 1974 flyttade tullen till Östra Nordstaden och Tull- och Packhuset hyrdes ut till olika firmor.

Från 1970-talets slut diskuterades den dåliga miljön i området och flera förslag till ny användning av marken längs älven presenterades. De som hittills genomförts är bygget av Operan och ombyggnaden för "Casino Cosmopol" i gamla Tull- och Packhuset. En stor del av Packhuskajen har tagits i anspråk av Göteborgs Maritima centrum och ett nytt "hamnskjul" har byggts intill.

1999 revs byggnaderna Skeppsbron 3 - Stora Badhusgatan 5 och marken iordningställdes för parkering.

2006 påbörjades förnyelse i f d Hasselblads-kvarteret och i Östra Nordstan på andra sidan Östra Hamngatan. Den 16 - 18 juni samma år invigdes Götatunneln.



Packhusplatsen sedd från väster 1951. Till vänster Tull- och Packhuset. Till höger "Broströmia", "Transatlantic" och "Hertzia". I bakgrunden magasinskvarter och Cellfängelset. På Packhusplatsen delar järnvägen, spårvägen och biltrafiken utrymmet. Bild Stadsmuseet.



Packhusplatsen 2002 från öster med Residenset i fonden.

Södra Älvstranden idag:



Nya **Järntorget** (till vänster) har blivit en livlig plats, medan **Olof Palmes Plats** fortfarande sover (nedan).



"Skyskrapan" **Otterhall** har fått tillökning - hotell Riverton.



"Kinesiska muren" har satt sig i göteborgsleran och lutar betänkligt.



P-Arken - ett "göteborgskt provisorium" som skymmer utsikten från flera håll.



Den f d järnvägsbron vid **Tull- och Packhuset**, som fått tittgluggar på taket.



På Södra Älvstranden är det attraktivt att bo, även om inte alla lägenheter har utsikt över vattnet.



Packhuskajen är säkrad mot översvämning och har blivit en välbesökt vistelseyta, även om vattenkontakten delvis bryts av stora båtar.



Kvarnbergets nedre del och den halva betongviadukten är en rest av Götaleden.



Sedan Götatunneln togs i bruk har Södra Älvstranden bitvis blivit en öde plats.



Kvarteret Mjölaren är ett gott exempel på "infill" i stadens bryn.

Göta Älvs lopp genom Göteborg

Rosenlund

Skeppsbron

Stora Bommen

Packhuskajen

Lilla Bommen



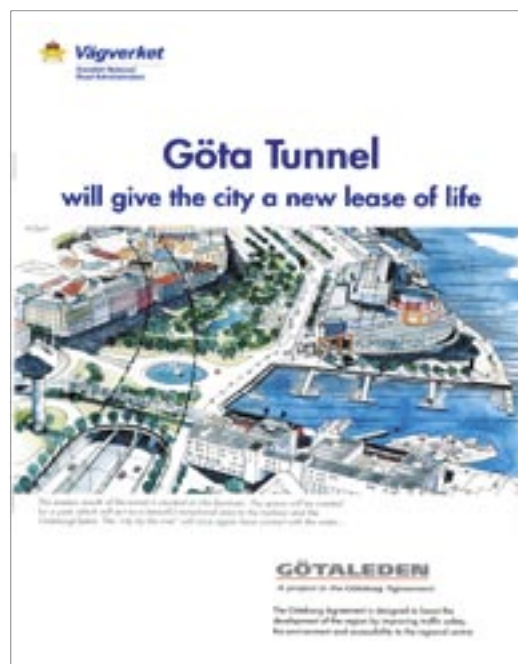


3 Förutsättningar

3.1 Göteborgsöverenskommelsen

Götatunneln

Götatunneln är en del i Götaledsprojektet, som ingår i Göteborgsöverenskommelsen från 1998. Syftet är att utveckla regionen genom ett antal trafik- och miljöprojekt. Tunneln är 1,6 km lång och har kostat 3,2 miljarder kronor. Staten (Vägverket) svarar för 75 % och regionen (Göteborg) för 25% av investeringskostnaden.



Tunnelbygget har rönt stort intresse, såväl i Sverige som internationellt.

Kringen

Kringen, som är en spårvägsring runt centrala Göteborg, ingår i den tidigare Göteborgsöverenskommelsen, där staten står för 100% av investeringskostnaden.

3.2 Diskuterade och bortvalda alternativ

Ett "nollalternativ" skulle innebära att endast marginella justeringar görs av de frilagda markytorna som blir resultatet av att merparten av trafiken flyttat ned i Götatunneln. Sannolikt skulle de hårdgjorda ytor, som ej behövs för kvarvarande biltrafik i stället ianspråkta för parkering. Vidare skulle ett sådant alternativ innebära att spårvägen mellan Järntorget och Lilla Torget ej byggs och samtliga linjer därmed även fortsättningsvis skulle trafikera sträckan Järntorget - Grönsakstorget - Lilla Torget.

Två konsekvenser blir då särskilt påtagliga, nämligen att kajstråket ej utnyttjas på tänkt sätt och att Kringenprojektet ej fullföljs. Ett "nollalternativ" känns därför inte meningsfullt att beskriva i detta program.

I väster har en alternativ spårvägsdragning från Järntorget via Heurlins Plats direkt ut till Skeppsbron i Rosenlundsgatan (A) öster om kanalen diskuterats. Alternativet har valts bort på grund av konflikter med Rosenlundswerkets behov av att disponera gatan för leveranser och åtkomst vid förändringsåtgärder.

Att gå med spårvägen från St Badhusgatan till Skeppsbron via Surbrunnsgatan (B) har valts bort på grund av tvära svängar och svårigheter att klara höjdproblematiken. Återstår som möjlighet att i väster föra ned spårvägen väster om Frilagerhuset (C). Detta alternativ skulle ge den bästa möjligheten att hantera trafiken till/från centrum och därigenom bidra till att lindra trafikproblemen vid Järntorgsmotet. Det skulle också ge bäst förutsättningar för bra gång- och

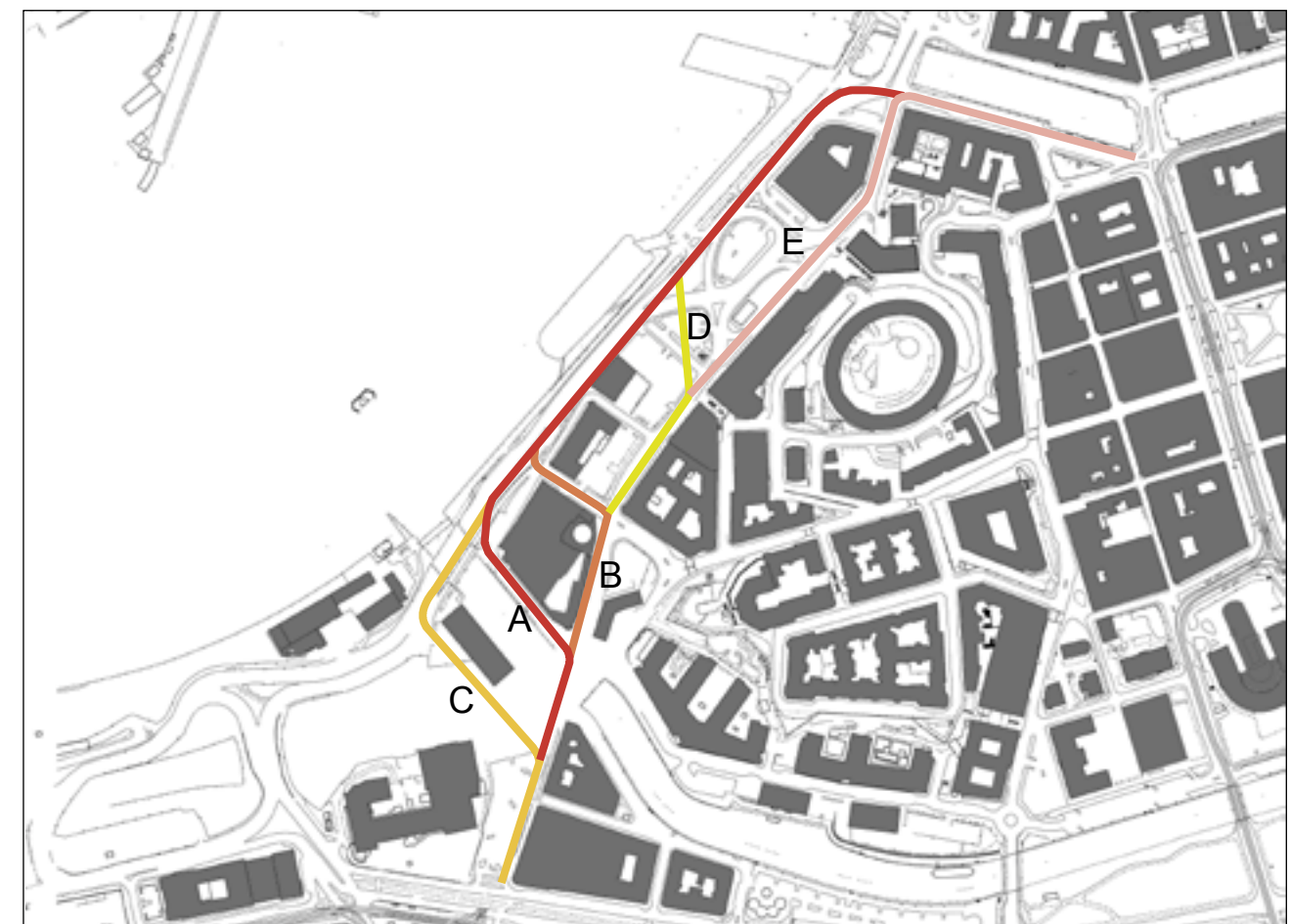
cykelstråk mellan City och Järntorget. Körvägen för busstrafiken skulle bli kortare och mindre kurvig medan den skulle bli längre och något kurvigare för spårvägstrafiken. Det skulle dock inte medge en trafikfri sträcka på Skeppsbron och har därför valts bort.

Kringenrapportens ursprungsalternativ (D) med spårväg i St Badhusgatan i väster och Skeppsbron i öster med en diagonalhållplats emellan har valts bort på grund av att hållplatsläget har sämre anknäring till de naturliga noderna vid Rosenlund respektive Stenpiren. Sträckningen, men med nya hållplatslägen och nytt läge för diagonalen, finns dock kvar.

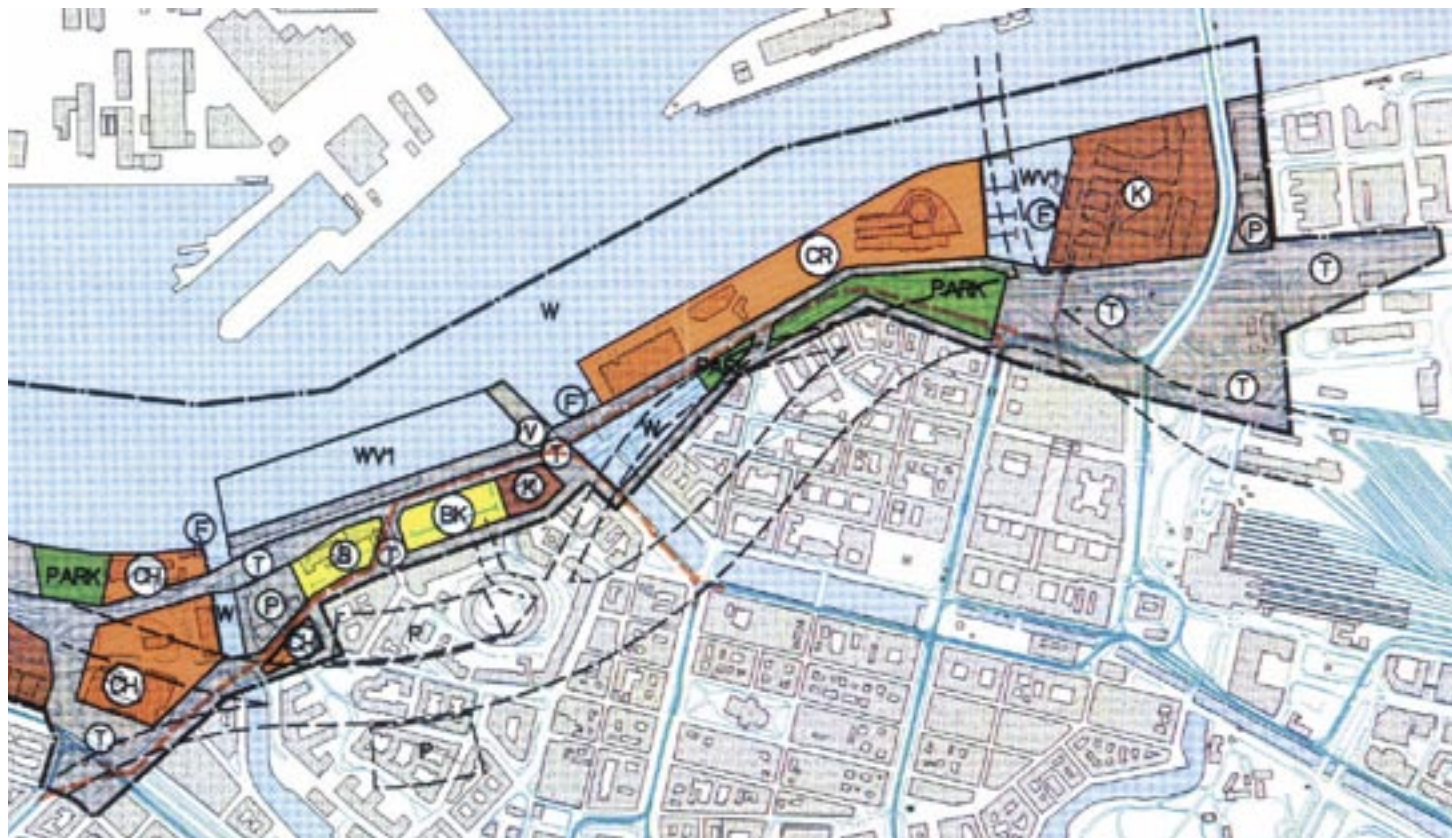
Spårväg i hela Stora Badhusgatans längd (E) valdes bort efter programsamråd, steg 1, 2003.

En kombination med västgående biltrafik och östgående kollektivtrafik på Skeppsbron samt det motsatta i Stora Badhusgatan har fördelar vid hållplatsutformning, men har valts bort på grund av krångliga trafiklösningar vid Esperantoplatsen och vid Skeppsbroplatsen. Biltillgängligheten till de nya bebyggelsekvarteren blir också låg då kollektivkörfälten ligger närmast både på Skeppsbron och i Stora Badhusgatan. Att bygga spårväg i två gator i stället för i en blir också totalt sett dyrare än att koncentrera utbyggnaden till en gata.

I öster (vid Operan) har en biltrafiklösning med tre parallella, dubbelriktade gator valts bort då det inkräktar alltför mycket på vistelseytorna.



Bortvalda spårvägssträckningar.



3.3 Gällande planer, mm

Riksintresse för kulturminnesvården, fast fornlämning

Hela området ingår i riksintresseområdet Göteborgs innerstad. Området är också fast fornlämning. Fornlämningarna är skyddade enligt kulturminneslagen.

Dagens anläggningar och byggnader speglar i första hand områdets användning som hamn efter 1800-talets mitt men här finns också spår från den tid då detta var en del av stadens befästningar. Bevarade delar från de olika

epokerna är värdefulla kulturhistoriska inslag i miljön. Byggnader och anläggningar som tillkommit efter 1960 tas inte upp här.

Översiktliga planer, program

I **den kommuntäckande översiktsplanen - ÖP 99** – finns ny spårväg markerad i Stora Badhusgatan - Skeppsbron, Södra Hamngatan och Packhusplatsen – Sankt Eriksgatan. Som exploateringsområden för blandad stadsbebyggelse på kort sikt är två områden utmed Skeppsbron respektive Packhuskajen angivna. Vidare ingår ett reservat för en ny tågtunnel under Packhusplatsen – Sankt Eriksgatan.

Fördjupad översiktsplan för
SÖDRA ÄLVSTRANDEN,
antagen 1997.

Utdrag ur PLANKARTA

Beteckningar:

B	Bostäder
BK	Bostäder, kontor
CH	Centrum, handel, samlingslokaler
CR	Centrum, kultur, teater, mm
K	Kontor
P	Parkering
T	Trafik
V	Hamn
W	Öppet vattenområde
WV1	Öppet vattenområde med bryggor
PARK	Allmän plats, park

Området ingår också i **den detaljerade översiktsplan för Södra Älvstranden**, som antogs 1997. Planen anger förutom ovan nämnda också en exploateringsmöjlighet för "Centrum, handel, samlingslokaler" bakom Folkets hus, ett park- och vattenområde på Packhusplatsen samt en park mellan Västra Nordstaden och Operan. Planen innehåller rika illustrationer på hur olika delar av Södra Älvstranden kan gestaltas (se Götatunnelbilden på föregående sida).

Under de nio år som gått sedan planen antogs har dock vissa förutsättningar förändrats. Det gäller till exempel möjlig åtkomst av del av Stenas område väster om Rosenlundskanalen, Rosenlundswerkets avveckling och en framtida tågtunnelanslutning mot Hisingen vid Lilla Bommen. Vidare har vissa inslag i planen åter kommit upp i de inledande samtalen kring utformningen av Södra Älvstranden, som till exempel bebyggelsestrukturen norr om Folkets hus och utmed Skeppsbron, spårvägens

dragning mellan Järntorget och Lilla Torget samt utformningen av Packhusplatsen och Lilla Bommen.

I kommunens **Vattenplan** från 2001, som är ett komplement till ÖP 99, behandlas såväl Göta älv som de inre vattenvägarna i stadens kanaler. För Rosenlundskanalen rekommenderar Vattenplanen stationära, icke kommersiella båtar samt små fritidsbåtar. För Stora Hamnkanalen rekommenderar planen såväl kommersiella som icke kommersiella båtar.

I **Kringen-projektets huvudrapport**, antagen av kommunfullmäktige 1995, betonas att "Kringen är mycket viktig för Göteborg som symbol för en attraktiv kollektivtrafik, att den bör genomföras konsekvent med hög reskomfort och att Kringen kan bidra till en angelägen miljöupprustning på många platser längs linjen". Inte minst viktig i detta avseende är delen Järntorget – Stenpiren. I Kringen-projektet ingår ej delen Stenpiren – Lilla Bommen, men den s k Operalänken finns antydd som en framtida utbyggnadsmöjlighet.

I huvudrapporten är spårvägen redovisad på egen banvall, vilket från stadsmiljö- och utrymmessynpunkt inte är självklart i alla lägen, ej heller hållplatsläget mitt emellan Rosenlund och Stenpiren – Packhusplatsen.

Detaljplaner

För tunnelmynningarna finns nya detaljplaner (laga kraft 1999-2000) som reglerar kvarter och allmänna platser, men ej utformningen av de senare. Nya planer har också upprättats för Packhuskajen (Operan - Tullpackhuset). För övriga delar gäller äldre, inaktuella detaljplaner. En planöversyn av hela sträckan Järntorget – Lilla Bommen är därför angelägen.

3.4 Pågående mark- och vattenanvändning

Götaleden har haft en dubbel funktion; dels som trafikled för långdistant trafik, dels som sökarring för det zonindelade City. Nu kan funktionen renodlas till den senare. Kollektivtrafiken är redan idag omfattande. På delen Rosenlund - Skeppsbroplatsen går 8 busslinjer och på delen Packhusplatsen - Lilla Bommen 3 linjer.

Sammanlagt finns i området ca 1.300 bilplatser, varav 670 är gatuparkering, 230 parkering i avrivna kvarter och 400 i P-Arken. De två senare, dvs 630 platser söder om Stora Hamnkanalen, är provisoriska. För P-Arken kan det tillfälliga bygglovet förlängas maximalt till år 2010 i nuvarande läge. Totalt ligger 800 av platserna söder om Stora Hamnkanalen och 500 norr därom. Därtill finns vid Operan 3 bussplatser. Av bilplatserna används de flesta för boende, verksamma och besökare i området, men 300 platser är uthyrda till verksamma i övriga City.

Redan idag är Södra Älvstranden delvis ett attraktivt område för göteborgare och turister, särskilt delen öster om Stora Hamnkanalen. De fyra stora publikdragarna hade 2005 följande besökssiffror:

Börjessons båtar	160.000 resande
Göteborgsoperan	250.000 besök
Maritiman	67.000 besök
Casino Cosmopol	300.000 besök

Antalet anställda är totalt ca 900.

Maritiman är världens största flytande fartygs-museum.

Bland övriga publika verksamheter kan nämnas Lilla Bommens gäst- och utflyktshamn, Barken Viking (hotell, konferens, restaurang), Kajskjul 8 (restaurang och cabaret) samt Stenpirens utflykts- och Göta Kanalbåtshamn. Paddanbåtarna trafikerar såväl Stora Hamnkanalen som Rosenlundskanalen.

Packhuskajen och området runt Operan har byggts om enligt det Markprogram som upprättades av Stadsbyggnadskontoret 1993. I programmet finns också skisserat hur Packhusplatsen kan omdanas då Götatunneln är byggd.

Järntorget ingår i Kringen, etapp 1 och har byggts om med anpassning till bilanslutning väster om Folkets hus och spårvägsanslutning öster om Folkets hus.

3.5 Markägande, avtal, mm

Allmänna platser och vatten inom programområdet ägs av Göteborgs stad. Delar därav upplåts för olika verksamheter, antingen i form av tomträtter, arrenden eller hyresupplåtelser. Den tidigare kommunägda kvartersmarken har överförts till Älvstranden Utveckling AB.

Området närmast väster om Rosenlundskanalen ägs av staden men förvaltas av Göteborgs Hamn AB (GHAB) så länge hamnanknuten verksamhet bedrivs inom området enligt Hamnavtalet. Mellan GHAB och Stena Line finns korttidsavtal om kajskjul 22 respektive marken norr och öster därom. För området väster om kajskjul 22 finns ett arrendeavtal som gäller t o m 2014-12-31.

Delar av kvarteren utmed Skeppsbron är i enskild ägo, liksom större delen av kvarteren öster om St Badhusgatan, Packhusplatsen och St Eriksgatan.



Markägokarta

Rött är kommunägd mark / vatten

Övrigt är privatägd mark eller mark ägd av kommunala bolag

3.6 Sociala förutsättningar

Segregation / Integration

Med segregation menas en geografisk åtskillnad mellan olika grupper (t.ex. hög- resp. låginkomsttagare eller personer födda i Sverige resp. utlandet). Den geografiska åtskillnaden speglar ofta även sociala skillnader i ohälsa och sämre möjligheter att komma in på arbetsmarknaden. Integration är ambitionen att ändra på den situationen.

Med integration menar Göteborgs stad att alla medborgare i staden är delaktiga och deltar i samhällsbygget. Alla har ett ansvar för att

demokratin och mänskliga rättigheter respekteras i vår stad. Genom att minska klyftorna och bekämpa segregation i samhället kan vi förkorta vägen till integration.

Statistiken nedan är underlag för diskussionen i slutet av denna del.

Befolkning

Befolkning inom Vallgraven (City): 3656 personer, något fler män än kvinnor (2005).

Befolkningsstatistik - jämförelse mellan området inom Vallgraven och Göteborg stad i sin helhet (indexjämförelse).

Höginkomsttagare: högre
(har ökat de senaste 10 åren)

Medelinkomst: högre

Personer med eftergymnasial utbildning: högre

Personer 25-44 år: högre

Utlandsfödda, Norden: samma nivå

Arbetslöshet: samma nivå

Utlandsfödda, utanför Norden: lägre

Socialbidragstagare: lägre

(har minskat de senaste 10 åren)

Ohälsotal: lägre

Barn och ålderspensionärer: lägre

Boende

Bostadsbeståndet – jämförelse mellan området inom Vallgraven och Göteborg stad i sin helhet.

Bostadsrätter: högre

(ökat de senaste 10 åren)

Övriga ägare (t.ex. privata hyresrätter): högre

(ökat de senaste 10 åren)

Hyresrätter, allmännyttan: lägre

(minskat de senaste 10 åren)

1 rok: högre

(ökat de senaste 10 åren)

2 rok: samma nivå

(minskat de senaste 10 åren)

3 rok: samma nivå

4 rok: samma nivå

(minskat de senaste 10 åren)

5 rok: lägre

(ökat de senaste 10 åren)

Verksamheter

Verksamheter – jämförelse mellan området inom Vallgraven mot Göteborg stad i sin helhet.

Tillverkning m.m.: lägre (3% mot 17%)

Energi m.m.: samma nivå (0% mot 1%)

Byggverksamhet: samma nivå (1% mot 5%)

Handel, kommunikationer: samma nivå (23% mot 21%)

Finansiell verksamhet, företagstjänster: högre (35% mot 18%)

Utbildning, forskning: lägre (1% mot 10%)

Vård, omsorg: lägre (3% mot 14%)

Personliga och kulturella tjänster: högre (15% mot 8%)

Offentlig förvaltning m.m.: högre (18% mot 6%)

Byggår

Byggt före 1940 högre

Byggt 1941-50 lägre

Byggt 1951-60 lägre

Byggt 1961-70 lägre

Byggt 1961-70 lägre
Byggt 1971-80 lägre

Byggt 1971-80 lägre
Byggt 1981-1990 högre

Byggt 1981-1990	någon
Byggt efter 1991	samma nivå

Beteckningar sociotopkarta:

Ba Bad, bada, simma, solbada

Bå Båtliv, hamnaktivitet

E Evenemang, demonstration, föreställning, marknad

Gs Gatusport, aktiviteter på hård yta, skateboard, streetbasket

K Kulturhistoria, nostalgi, historia

Mp Mötesplats, folkliv, umgås, titta på människor

Vi Vila, lugn och ro, avkoppling, hämta kraft

Pi Picknick, grilla, utflykt med fika

Pr Promenad, vandra, strosa (med eller utan hund)

U Utblick, utsikt, öppenhet, luft

Sociotopkartan beskriver olika platser på Södra Älvstranden med hjälp av sociotopvärden (sociotop betyder plats för mänskliga aktiviteter) som representerar olika typer av platsnyttjande. För att få fram en relevant karta använder man sig av brukarvärdering (brukarna berättar vilka platser de använder och hur de använder dem) och expertvärdering.



3.7 Övriga förutsättningar

I Vägverkets presentation av Götatunnelprojektet framhålls att "det i hög grad är ett stadsmiljöprojekt. Tunneln medför att till City kan fogas en attraktiv miljö utefter älvstranden med bostäder, strandpromenader, kulturella och maritima centra, restauranger, caféer, parker, mm. Delar av nuvarande Götaleden kan byggas om till lokalgata."

I såväl utredningsmaterialet som i det genomförandeavtal som tecknats mellan Vägverket och Göteborgs Stad är dock frågan om hur de högt ställda stadsmiljömålen skall uppnås endast summariskt behandlade, både vad gäller utformning och finansiering. Det gäller framför allt sträckan mellan de två tunnelmynningarna.

Miljö, hälsa och säkerhet

Fram till Götatunnelns öppnande var trafiken på Stora Badhusgatan 34.000 fordon/dygn, på Skeppsbron 32.000 samt på Götaleden 56.600. Andelen tung trafik var 10%. Höga bullernivåer, både ekvivalenta (upp mot 70 dBA) och max (upp mot 80 dBA) uppmättes. Med Götatunneln har förutsättningarna förändrats radikalt. Trafikmängden ovan mark beräknas till mellan 10.000 och 15.000 fordon/dygn vid mynningarna för att sedan avta in mot Stora Hamnkanalen.

Med den minskade trafiken på aktuell sträcka kommer miljökvalitetsnormerna att klaras. Den framtida påverkan på området kommer framförallt att utgöras av den lokala trafiken, Rosenlundsverket och den allmänna bakgrunds-nivån.

Farligt gods får ej transporterats genom området. Däremot förekommer vissa bensin- och oljetransporter samt transporter av kemikalier (syra och lut) till Rosenlundsverket och vissa restprodukter därifrån. Göta älv är däremot upplåten för transporter av farligt gods. Till Rosenlundsverket transporteras också olja med tankbåt. Enligt kommunens fördjupade översiktsplan för farligt gods medges tät bebyggelse fram till 10 meter från kaj.

Riktvärde för skyddsavstånd mellan energianläggning (över 100 MW) och bostad är enligt Boverkets "Bättre plats för arbete" 300 meter. För att nya bostäder skall medges närmare verket krävs således att särskilda åtgärder vidtas. Nytt tillstånd för verksamheten är för närvarande under prövning.

Området närmast älven består sannolikt av utfyllnadsmassor och inom området har en del verksamheter funnits som kan ha gett föroreningar i marken. Ingen provtagning är gjord inom det aktuella området vilket innebär att det är okänt om det finns föroreningar eller inte.

Inom området finns fyra vattenområden (Stora Hamnkanalen, Rosenlundskanalen, Göta Älv och Lilla Bommens Hamn). Under 1997 gjordes en undersökning där Stora Hamnkanalen och Rosenlundskanalen ingår. Resultat från denna visar att sedimenten är förorenade med höga halter tungmetaller. Många dagvattenavlopp mynnar i kanalerna vilket innebär att även vattenfasen kan vara påverkad, dock finns inga undersökningar avseende detta.

Grundförhållanden, vattennivå

Jorddjupen i området varierar från fast berg mot Otterhällan och Kvarnberget ned till mer än 40 meter utmed delar av kajerna. Den naturliga jorden utgörs av lera. Efter 1806 års beslut om rasering av befästningsverken har älven successivt fyllts ut och kajerna anlagts. Från 1850 byggdes järnvägen ut utmed hela kajsträckan med fortsättning på Masthuggskajen. Kajen mot Södra Hamngatan utanför residenset byggdes om på 1890-talet med träpålar till fast botten, Ett modernare kajparti (brygga på pålar) anlades på 1950-talet väster om Stenpiren.

Medelvattennivån i Göta Älv är + 10,05 meter och högvattennivån + 11,20 (2-årsvärde) respektive + 11,78 (80-årsvärde). Den lägsta nivån på gatan utmed Skeppsbron ligger idag på ca + 10,5.

18

Kommunstyrelsen i Göteborg beslutade i juni 2004 att Norra Älvstranden Utveckling AB (sedan 2006-01-01 Älvstranden Utveckling AB) utöver sitt tidigare uppdrag för Norra Älvstranden, även skall vara utvecklingsbolag för Södra Älvstranden. I ett tilläggsbeslut i februari 2005 kompletterades uppdraget med bl a följande "direktiv":

- att kommunen fortsatt stimulerar till en öppen debatt och finner former för inflytande
- att möjligheten till inflytande skall finnas i ett tidigt skede
- att det finns ett stort mått av flexibilitet i inflytande-processen
- att påbörja vad som kan rubriceras som det "offentliga samtalet"
- att aktiviteterna skall riktas till såväl en bred allmänhet som till särskilda målgrupper och pågå under hela plan- och exploateringsprocessen
- att flertalet av aktiviteterna skall koncentreras till en plats
- att någon form av "tävling" kring Södra Älvstrandens utveckling kan vara värdefull
- att förfarandet måste ha ett brett anslag och inte endast avse arkitektoniska aspekter utan i stället präglas av mångfald, såväl vad gäller deltagare som förslagens innehåll
- att ett program utarbetas under första halvåret 2005, att parallella stadsanalyser genomförs under slutet av 2005 och bearbetning under första halvåret 2006.

Ett stort antal aktiviteter inom ramen för Dialog Södra Älvstranden har genomförts under 2005, förutom den ständigt levande utställningen på Stadsmuseet också seminarier, studiecirklar, stadsvandringar, lunchföredrag, visningar för grupper, skolor, föreningar och företag. Flera kommuner har gjort studiebesök.

3. 11 Parallella stadsanalyser

Kommunstyrelsens direktiv att genomföra "någon form av tävling" tillmötesgick Älvstranden Utveckling AB tillsammans med Stadsbyggnadskontoret genom att arrangera s k parallella stadsanalyser. Det har **inte** varit en tävling, utan parallella **uppdrag**, d v s ett sätt att i uppdragsform arbeta med analys, syntes och vision. Analysen avsåg tidigare planeringsunderlag samt de många idéer och förslag som kommit in från göteborgarna under våren.

Intresset för deltagande var mycket stort och fem projektledare med olika kompetenser kring sig ("lagen") valdes ut för den komplexa uppgiften. Till varje lag kopplades en medborgargrupp, bestående av sex personer med en bred och för Göteborg representativ sammansättning. Dessutom gavs ett barn- och ungdomslag möjlighet att delta i arbetet.

Den 18 augusti 2005 hölls startmöte och en månad senare hölls ett offentligt möte på biografen Draken då lagen redovisade hur man tagit sig an göteborgarnas idéer och förslag och presenterade sina egna, preliminära tankar och visioner. Drygt två månader senare, presenterade lagen sina slutresultat för allmänheten, dels med en presentation på en fullsatt biografen Draken den 14 december 2005, dels genom att materialet ställdes ut på Stadsmuseet fr o m den 15 december. Samma dag som slutredovisningen skedde fick alla hushåll i Göteborg en bilaga till tidningen Vårt Göteborg där lagens förslag sammanfattades i ord och bild. Politikerna i Älvstrandens styrelse och i Byggnadsnämnden hade dessförinnan fått en förhandsinformation.

Programmet för de parallella stadsanalyserna

Inför starten av de parallella stadsanalyserna utarbetades ett program där uppgiften beskrevs och underlagsmaterial presenterades. Följande är exempel på formuleringar i programmet:

- Vilka är de viktiga drivkrafterna för stadsutvecklingen – allmänt för Göteborg och specifikt för Södra Älvstranden?
- Hur kan Södra Älvstranden stärka och stärkas av det existerande city?
- Hur kan Södra Älvstranden bli en viktig del av Göteborgs nya ansikte mot älven?

- Hur kan Södra Älvstranden bli en tillgång för alla?
- Hur kan Södra Älvstranden utvecklas på miljömässigt bästa sätt?
- Hur kan de natur- och kulturhistoriska förutsättningarna tas tillvara på bästa sätt?
- Hur kan Södra Älvstranden bli en aktiv del av staden hela tiden?
- Hur ge den nya stadsdelen särprägel och identitet?
- Hur kan Södra Älvstranden bli en trygg och säker miljö?
- Hur kan Södra Älvstranden utvecklas etappvis?

Resultat

Resultatet av de parallella stadsanalyserna kan kort sammanfattas på följande sätt:

Förslagen är som regel måttliga till sin karaktär vad gäller exploatering

De flesta lagen betonar betydelsen av stråk och mötesplatser och anger Rosenlund, Stora och Lilla Bommen som viktiga knutpunkter.

Ett genomgående drag är att Göteborg som hamnstad bör manifesteras.

Många av lagen föreslår någon form av badanläggning i området.

Alla lag föreslår att huvudsakligen bostäder tillsammans med andra funktioner som kännetecknar blandstaden byggs på Skeppsbron.

Flera av lagen betonar vikten av att allt inte bestäms nu.

Lagen egna sammanfattningar av förslagen följer på sidorna 20-25. En mer utförlig beskrivning av förslagen finns i utvärderingsgruppens rapport (bilaga 2).

Utvärdering

Efter att resultatet av de parallella stadsanalyserna presenterades i december 2005 har Älvstranden och Stadsbyggnadskontoret utvärderat det inkomna materialet.

Utvärderingsgruppen har bestått av:

Olle Lindkvist, Älvstranden,
Sten Imberg, Älvstranden,
Anders Svensson, Stadsbyggnadskontoret,
Lennart Widén, Stadsbyggnadskontoret.

Utvärderingsgruppens rapport i sin helhet med analys och kommentarer finns i bilaga 2. Rapportens rekommendationerna har lyfts in i programmets del 2 som en koppling till programförslaget.



Dialog Södra Älvstranden har under 2005 innehållit en rad aktiviteter, bl a har dialogcentrum i Stadsmuseet varit välbesökt.

Lag Ord & Bilds sammanfattning

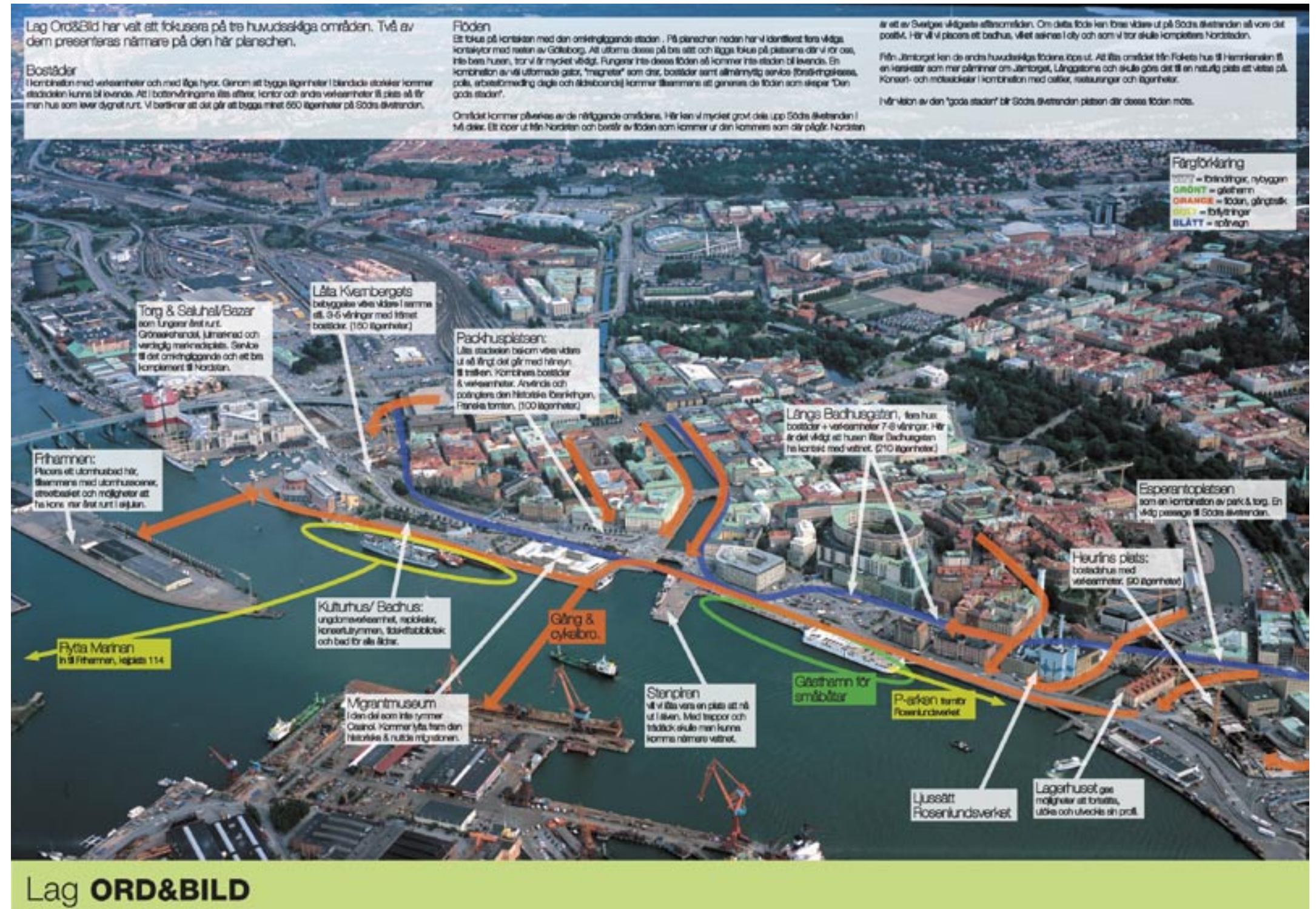
Vår grupps övergripande och mest centrala idé är att planeringen och förslagen för Södra Älvstranden bör relateras till och integreras med Göteborgs centrala delar. Det innebär att Södra Älvstranden görs *rumsligt tillgängligt* samt innehåller verksamheter och en typ av bostäder som *saknas* i den omgivande staden. Vår vision om områdets karaktär tar hänsyn till Göteborg Citys nuvarande karaktär, utbud av verksamheter, bostadstyper och befolkningssammansättning. Vi har därför föreslagit:

Bostäder Att det byggs hyresrätter med en blandning av lägenhetsstorlekar, till *rimlig* hyresnivå, som förvaltas av ett kommunalt bostadsbolag. Hälften av lägenheterna skall reserveras för sökande från stadsdelarna Biskopsgården, Lärjedalen, Gunnared och Bergsjön i syfte att ta ett *första steg* för att öppna upp en alltmer segregerad bostadsmarknad.

Verksamheter Bostäder och verksamheter blandas genom att bottenvåningarna innehåller alltifrån caféer, restauranger och butiker, samt kontors/möteslokaler finns på andra våningen. Detta är en viktig grund för att få området att bli levande.

Flöden Utformningen av Södra Älvstranden handlar inte bara om byggnader, stor vikt bör också läggas vid att göra området till en *rumsligt integrerad* del av staden i syfte att främja naturliga rörelser i området. Genom en så kallad spacesyntax-analys på vår vision av Södra Älvstranden har vi bland annat identifierat att tre av de idag mest avskilda och svårnavigerade stadsrummen kan omvandlas till *strategiska mötesplatser*. Det är i dessa tre knutar som området kan "lösas upp" och ge Södra Älvstranden grundförutsättningar att fungera som en länk mellan Göteborgs centrala stadsdelar, istället för den barriär som området utgör idag.

Mötesplatser Värna vissa områdets naturliga flöd genom att skapa mötesplatser såsom torgområden. Skapa ett "Frölunda kulturhus" med ett angränsande badhus, bredvid Operan. Gör Frihamnen till en fristad på sommaren.



Lag Liljewalls sammanfattning

Vi har delat upp Södra Älvstranden i delområden, som har sina egna förutsättningar, när man ser det i samband med staden idag och med tanke på hur det kan se ut i framtiden.

Järntorget/Frilagret/Rosenlund: Här ser vi en ny knutpunkt. Genom förstärkning av det redan kulturaktiva området kring Järntorget anser vi att även området kring Frilagret ska kunna vidareutvecklas. Tillsammans med detta föreslår vi cirka 350 bostäder i soligt läge nere vid Älven.

Skeppsbron: Här föreslår vi bostadskaverter med olika upplåtelseformer, cirka 300 lägenheter, längs Stora Badhusgatan. Mellan dessa kvarter och vattnet blir det ett kajstråk, gång- och cykelstråk samt spårvagn. Spårvägen dras nere vid vattnet för att man ska få ett attraktivt läge för kollektivtrafik, fler människor ska enkelt kunna komma till det nya området. Kajen byggs ut med nya pirar, här finns plats för olika vattenaktiviteter, bad, sport, lek i soligt läge.

Packhuskajen/Operan: Detta blir det nya park- och nöjesstråket, från Skeppsbron till Operan; ett stråk med olika aktiviteter och nöjen, med Operan, Casinot, Kajskjul 8 och ett nytt Danspalats. Här finns också planteringar, fontäner, skulpturer och lekplatser.

Höjdpunkten: För att etablera något som kan vara till glädje för alla göteborgare, som kan ha ett mångsidigt och omväxlande innehåll, föreslår vi ett "torn", som kan inrymma många olika verksamheter, och som placeras här vid vattnet. Här skulle man kunna visa Göteborgs många olika ansikten, öppet för alla. Det kan gärna bli högt; en spektakulär byggnad - inget hörghus, men högt.

Lilla Bommen/Nordstan: Vi föreslår att Östra Nordstan med all sin kommers, sina affärer och människor byggs ut, ner mot älven. På så sätt får alla besökarna glädje av vattenkontakten och den vackra utsikten. Mellan denna utbyggnad och framför Operan föreslås vi ett torg, "Hamntorget" som kan bli en festplats, marknadsplats, en slags motsvarighet och kontrast till Götaplatsen.



LAG LILJEWALL

PARALLELLA STADSANALYSER SÖDRA ÄLVSTRANDEN
14 DECEMBER 2005



Lag Rhizoms sammanfattning

Vår vision för Södra Älvstranden handlar om att öka tillgängligheten till platsen men även att den enskilda människan ska få ett större inflytande i beslutsfattandet om områdets framtid. Vi har dessutom arbetat utifrån tanken om ett Södra Älvstranden som är hållbart ur ett ekonomiskt, ekologiskt och socialt hänseende. Vi har försökt uppnå dessa mål genom följande förslag:

Vi vill koppla Södra Älvstranden till andra delar av staden. Det gör vi exempelvis genom en bro till Norra Älvstranden, en färjeterminal för skärgårdsbåtar i centrum och en högbana som går mellan Biskopsgården och Torslanda.

Vi tycker att älven är stadens mittpunkt och att Bananpiren bör få en mer central roll i Göteborg.

Vi vill att SUAB (Södra Älvstranden Utveckling AB) ger medborgarna ökat inflytande i Älvstranden AB när det gäller beslut om Södra Älvstrandens planering. Vi föreslår också ett informationstorg och byggnad, en levande diskussionsplats om Södra Älvstrandens framtid.

Vi har skapat promenadstråk och offentliga platser på Södra Älvstranden och Bananpiren som kopplar till vattnet på ett fantasifullt sätt.

Hur vi tänker om staden påverkar hur den byggs och utvecklas. Dagens önskemål och förväntningar om staden kommer sannolikt inte att vara desamma om femtio år. Vi har utvecklat olika typer av planeringsverktyg som tar hänsyn till att vår syn på staden förändras.



Lag IRC:s sammanfattning

Vårt lag, Interkulturellt ResursCentrum, har fokuserat på Göteborg som en mångkulturell stad och vill skapa miljöer som underlättar och främjar möten över kulturgränserna. Vår målsättning är en stadsdel med nya och äldre byggnader, affärer, bostäder, restauranger och kontor blandat.

Bananpiren, mitt emot Operan och omgiven av vatten, kan bli en fantastisk park med gräsmattor, fruktträd och olika former av rekreation, både inne och ute. Till exempel hantverkstäder, musik, replokaler, dans, sport, mat, konserter, avkoppling och en stor second-handbutik. Detta kan påbörjas snart.

På **Världsmarknaden**, med impulser från från jordens alla hörn, säljs allehanda varor i mindre bodar. Serveringar ger olika typer av smakupplevelser i en mustig miljö, Camden Lock Market i London har inspirerat. Spårvagnen med hållplats inomhus ansluter till skärgårdsterminalen.

Vidare föreslår vi ett **Världens bad**, en flytande bassäng med soldäck, uppvärmd av överskottsvärme från Rosenlundverket från april till oktober. En varm bastu i den råa höstkylan, avkoppling i bad som hammam eller ett ungerskt spa är speciella upplevelser.

Ett annat förslag är ett internationellt kulturhus, **Migranternas hus**. Här kopplas forna tiders utvandring med dagens immigration. Utrymme för föreningsträffar, kulturmöten och en "världsbiograf" finns i det tidigare Pack- och tullhusets gemytliga lokaler. databaserna avslöjar spännande historiska fakta.

Kvarnberget läggs grönskande **Terrasser** med ett litet vattenfall. I dessa växthus värms vi under den kalla årstiden av färgerna och dofterna i planteringarna inomhus. Här kan även ett ljust rum för stillhet, en plats att samla tankarna i lugn och ro.



Lag 4

Interkulturellt ResursCentrum IRC

Plansch 2

Lag White:s sammanfattning

Södra Älvstranden är framtiden för hela Göteborg. Vi ser en unik chans att låta älvrummet bli stadens centrum och inte dess norra gräns. Att utnyttja älven och bygga en av världens mest intressanta och vackraste hamnstäder. Älven är en gratis resurs, klar att utnyttja som kommunikationsled. Kan man i Venedig så kan man i Göteborg.

Vår vision är att Södra Älvstranden ska vara alla göteborgares vardagsrum, öppet och välkomnande med högt i tak och maximal mångfald. En mix av verksamheter, bostäder, arbetsplatser och attraktioner, samt ett bejakande av Göteborg som en tolerant och mångkulturell stad.

De ståtliga redarpalatsen vid Packhusplatsen minner om en svunnen storhetstid. Platsen har alla möjligheter att återupprättas till Göteborgs mest representativa stadsrum. Hotell i kombination med välbalanserat utbud av restauranger, musikscener, utflyktsbåtar etc kan skapa en oemotståndlig känsla, inte minst för utländska besökare.

Vårt fredsöförslag gällande spårvagnsdragningen gällande båda parter vinna. Vi föreslår en rak spårvägsdragnings i Landsvägsgatans förlängning, via Järntorget, Pustervik och Esperantoplatsen till Skeppsbron. I detta nya stråket knyts Järntorget till Södra Älvstranden.



En vision av Södra Älvstranden - med älven i centrum.

LAG WHITE

white

2

Lag Barn och Ungdoms sammanfattning

Medborgarna i vår grupp tycker att det är viktigt med närhet till skola och kompisar. De vill kunna gå och handla på egen hand, eller träffa sina vänner och ta en fika utan att behöva vara rädda för skumma typer och farliga gäng.

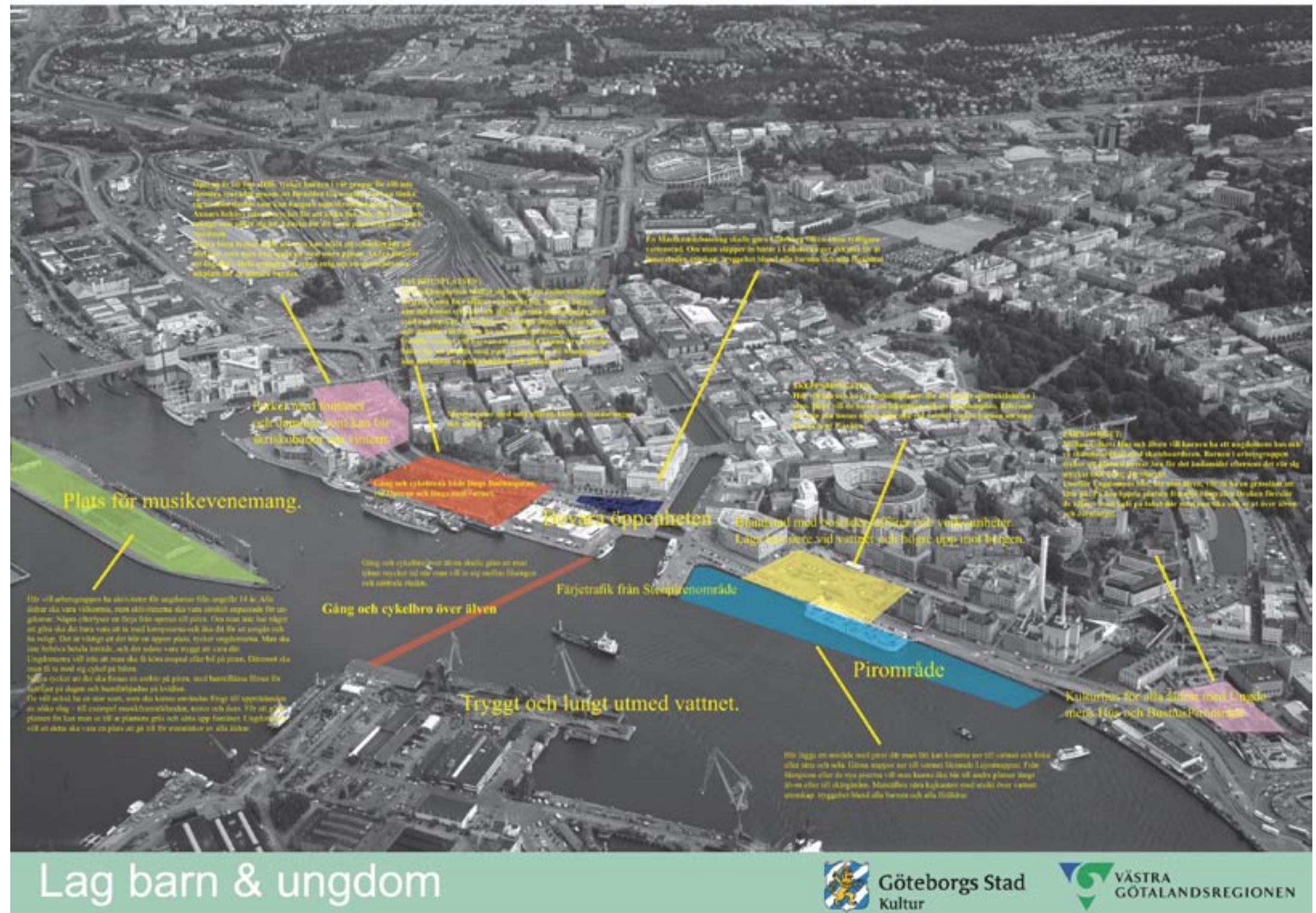
Ett sätt är att skapa gårdar där folk kan umgås och sandlådor med bänkar runt, där olika åldrar kan mötas. Eller att man satsar på kollektivboende och gemenskap. Det känns tryggt att bo i ett område där alla känner alla och där det finns naturliga mötesplatser.

Laget vill att kollektivtrafiken byggs ut. På Södra Älvstranden vill vår grupp ha cykelbanor. Gärna nära spårvagnsspår som i sin tur kan dras längs Badhusgatan och vattnet, bort mot Operan. Biltrafik vill ungdomarna helst inte ha i området alls, och absolut inte vid vattnet.

I en park finns något för alla. Därför vill ungdomarna ge stadens medborgare ett rejält grönområde vid Södra Älvstranden. Men inte en mörk och ogenomtränglig park. Vår grupp förespråkar en transparent park, med rejäl och bra belysning, gärna med en del bebyggelse i.

Unga i Göteborg saknar en bra mötesplats, ett ställe där de kan umgås utan att bli ruinerade. Vi föreslår en kommunalt subventionerad mötesplats - ett ungdomens hus som skulle kunna bli ett kulturellt och estetiskt centrum för alla unga människor.

Dessutom vill vår grupp ha många affärer och butiker i området - inte ett stort shoppingcentrum, utan hellre små-affärer intill torgen. Vi vill också att man bättre tar tillvara på hamnkänslan. Det kan man göra genom att gräva upp Östra Hamngatan och blottlägga kanalen. Om båtarna kan ta sig ända upp til Lejontrappan blir hamnen en ådra som ger liv åt hela centrala Göteborg.



4 Anspråk, önskemål

Avsnittet Anspråk, önskemål är en sammanställning av sådana som framställts i olika sammanhang; i arbets-, intressent- och referensgrupper samt i de parallella stadsanalyserna.

4.1 Turism, evenemang

Järntorgsområdet - Linnégatan har en stor potential att utvecklas till en turistattraktion med en mer småskalig karaktär än Lilla Bommen - Avenyen. Järntorget utgör också porten till Göteborg för Stenas resenärer. Ett attraktivt, kontinuerligt stråk skulle skapa en bättre koppling mot City än idag.

De tre stora attraktionerna öster om Stora Hamnkanalen - Casinot, Maritiman och Göteborgsoperan har kompletterats med ett emigrantmuseum i del av Tull- och packhuset. Bättre kopplingar mot City med fler attraktioner är önskvärt. En sådan kan vara ett fartygsmuseum, bl a innehållande det konserverade "Götavraket". Ytterligare en kan vara om ostindiefararen Götheborg får sin kajplats på Södra Älvstranden efter hemkomsten från Kina.

4.2 Övriga verksamheter

Rosenlundsverket utgör en viktig komponent i stadens fjärrvärmenät, såväl som producent som viktig knutpunkt för distributionen. Även el produceras i verket, som eldas med såväl naturgas som olja 5 vid spetslast under kalla perioder. Den senare tas emot direkt från tankbåt som förtöjer vid Skeppsbron, varifrån inpumpning sker via

ledning i Rosenlundsgatan. Alternativ är att transportera oljan med lastbil. Övriga transporter, bl a av tungt material till anläggningen, sker via Rosenlundsgatan. Dessa kräver temporära avstängningar av gatan. Göteborgs Energi har vissa tillbyggnadsplaner för andra verksamheter.

Stena Line kommer att ligga kvar under överskådlig tid (åtminstone till 2014/2032). Det innebär att den i gällande översiktsplan föreslagna parken väster om kajskjul 22 inte är realistisk i dagsläget. Också den nyligen ombyggda försörjningsbyggnaden väster om kajskjul 22 får betraktas som permanent. Med ombyggnaden av Götaleden krymper Stenas terminalområde och möjligheterna att avstå mark norr om Heurlins Plats.

4.3 Bostäder

Ett starkt kommunalt önskemål är att komplettera City med bostäder på Södra Älvstranden, när detta nu blir möjligt. Området kan därmed bli befolkat dygnet runt, vilket är ett av blandstadens signum. Möjligheterna är emellertid begränsade och därför skall de som ges prioriteras. Det gäller särskilt Skeppsbron. Varierade upplåtelseformer efterfrågas för att öka tillgängligheten till de nya bostäderna.

4.4 Offentliga rum, grönstruktur och vatten

Kaj och vatten är Södra Älvstrandens karaktäristiska och viktigaste element. För att skapa de nya mötesplatser som göteborgarna längtar efter måste de offentliga rummen utformas med omsorg. De till stor del hårdgjorda ytorna behöver

kompletteras med gröna inslag och platser som inspirerar såväl till lek som till avkoppling. Vatten på land kan också bidra till en plats' attraktionskraft. För att de allmänna platserna ska vara tillgängliga för alla får de inte i för stor utsträckning privatiseras med uteserveringar och dylikt, även om sådana inslag också ska rymmas.

Särskilt i anslutning till nya bostäder behövs avskilda, halvprivata rum med ett stort inslag av grönska (och vatten). Det kan ske i kvarterens inre.

4.5 Kulturmiljö, arkeologi

Hela stråket utgör en kulturhistoriskt värdefull miljö. Det är en del av fornlämningen RAÄ Göteborg 216:1 och ingår i riksintresseområdet Göteborgs innerstad. Miljön är också upptagen i kommunens bevaringsprogram.

Bevarade delar över och under mark speglar områdets utveckling från befästningsanläggning till betydande centrum för Göteborgs handel och sjöfart.

Fornlämningar

Området omfattade ursprungligen ett sammanhängande stråk med murar, bastioner, yttre försvarsanläggningar ute i älven samt Lilla Bommen, Stora Bommen och Masthamnen (se karta på sid 27). Det är en viktig del av fornlämningen RAÄ Göteborg 216:1. Vid schaktning eller andra ingrepp inom fornlämningen krävs tillstånd från länsstyrelsen. Om tillstånd ges kommer arkeologisk undersökning att krävas.

I samband med utbyggnaden av Götatunneln gjordes omfattande schaktningar vid Lilla Bommen. Då påträffades ett båtvrak och lämningar efter befästningarna bl a murar, sänkverk och pålradar. Liknande fynd finns troligen längs delar av stråket.

Bebyggelsemiljö

Dagens byggnader och anläggningar speglar framför allt områdets användning som hamn efter 1800-talets mitt men här finns också spår från andra epoker. Bevarade delar från olika epoker är värdefulla kulturhistoriska inslag i miljön. Dessa och de särskilt värdefulla delmiljöerna bör behållas och lyftas fram.

1620-1840

Viktiga karaktärsdrag från tiden före 1840 är öppningarna in mot staden både vid Stora och Lilla Bommen och där Vallgraven möter älven vid Rosenlund. Residenset tillhör också denna epok. Det är en av Göteborgs äldsta byggnader och den utgör idag ett mycket värdefullt blickfång i stadsbilden.

1840-80

Utformningen av kajerna, hamnbassängerna och även byggnadskvarteren söder om Operan är i huvudsak bevarad sedan utbyggnadstiden. Denna "grundplan" har stor betydelse för helhetsmiljön i området och bör vara en utgångspunkt vid planering.

Den viktigaste bevarade byggnaden från åren 1840-80 är Tull- och Packhuset. Andra intressanta byggnader som anknyter till tiden är Navigationsskolans äldsta del och

Hasselbladskvarterets hörnhus mot Östra Hamngatan. De två svängbroarna är ett teknikhistoriskt dokument från denna tid.

1880-1950

Större delen av dagens bebyggelse tillkom under denna epok. Särskilt framträdande är raden med monumentala byggnader vid Packhusplatsen östra sida och de två husen Skeppsbron 4-6 som visar rederirörelsen betydelse för Göteborg. Viktiga är också de tre bevarade träskjulerna som har direkt anknytning till den tidigare hamnverksamheten och f.d. Frilagret i områdets utkant.

Särskilt värdefulla delmiljöer

Stora Hamnkanalens yttre del med omgivande byggnader tillsammans med de två anslutande platserna, Packhusplatsen och Skeppsbroplatsen, är områdets centrala punkt. Miljön här har ett speciellt värde och kräver särskild hänsyn vid planering. Den omfattar ett 10-tal byggnader som speglar områdets historia från 1600-talet till 1950-talet. Här finns också välbevarade kajer och svängbron från 1800-talets mitt.

Inom övriga finns värdefulla inslag som bör beaktas. Det är bl.a. miljön vid Rosenlundskanalen med svängbron och f.d. Frilagret, kontorshuset på Skeppsbron och stråket med 1800-talsbyggnader längs Kvarnbergets kant. Viktiga är också passagen upp till f.d. Navigationsskolan med det anslutande bergspartiet som syns utifrån Packhuskajen, Torggatans möte med området och trapporna vid Stora Badhusgatan. Det finns också andra viktiga siktlinjer i området.



Bilden visar ungefärligt läge för 1700-talets befästningsanläggningar i förhållande till dagens bebyggelse. Utanför Vallgraven och i älven fanns också anläggningar. Befästningarna har byggts ut och förnyats i tre etapper: gult 1620-1643, gul-grönt 1620-1643 och senare förstärkt, grönt 1644-1683, rött 1684-1720. Redovisningen är **schematisk**. Bilden hämtad ur Västlänkens underlagsrapport Kulturmiljö.



Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och anläggningar från tiden före cirka 1960.

1. Tull- och Packhuset. Uppfört som tullhus 1864. Tillbyggt 1885. Påbyggt mot Packhusplatsen 1927.
2. Hamnskjul 8. Uppfört 1885. Tillbyggt 1909.
3. Hertzia, kontorshus som också innehållit bostäder. Uppfört 1901.
4. Transatlantic, f.d. kontor för rederi. Uppfört 1942.
5. Hemland. Byggt som hotell 1898.
6. Broströmia, f.d. kontor för rederi. Ombyggt till nuvarande utseende 1926-28.
7. Residenset. Uppfört som bostadshus 1648-50. Residens från år 1700. Om- och påbyggt till nuvarande utseende 1851. Anslutande byggnad vid Södra Hamngatan (landstatshuset) uppfört 1921. Kontorshus mot Badhusgatan från 1940-talet.
8. Skeppsbroplatsen 1. Uppfört 1935 som kontor m.m. Ursprungligen med takterrass.
9. Skeppsbron 4. Uppfört 1914 som kontorshus.
10. Skeppsbron 5-6. Uppfört 1897. Har bl.a. innehållit kontor för Svenska Lloyd, redareföreningen och lotsverket.
11. Frilagret. Byggt 1918.
12. Höghuset Otterhall. Byggt 1927.
13. Ahlbergsska huset, f.d. bostadshus. Byggt cirka 1785. Endast små ändringar har gjorts.
14. Navigationsskolan, yttre nordvästra delen. Uppförd 1859-62. Om- och tillbyggd 1914.
15. Bostadskvarter byggt 1903-04.
16. S:t Eriksgatan 3. Kontorshus uppfört 1870.
17. S:t Eriksgatan 4 (Frälsningsarmens hotell). Uppfört 1871.
18. Hasselbladskvarteret. Östra Hamngatan 1 - 3 byggs 1875 och Sankt Eriksgatan 1951 är särskilt värdefulla
19. Två hamnskjul byggda 1924.
20. Lilla Bommens hamn.
21. Stora bommens hamn.
22. Järnbrö från 1800-talets mitt.
23. Rosenlundskanalens (Vallgravens) möte med älven.
24. Järnbrö från 1800-talets mitt.
25. Rosenlundsverket. Kvarteret har sedan 1840-talet använts för stadens energiförsörjning. Välbevarad tegelfasad från 1953.

4.6 Gång- och cykeltrafik

Förväntningarna på ett attraktivt gång- och cykelstråk utmed älven är stora. Gångförbindelserna mellan City och Södra Älvstranden är också viktiga att värna och utveckla. Stråk som bör förstärkas är förlängningarna av Östra Hamngatan, Torggatan, Postgatan, Norra och Södra Hamngatorna, Esperantoplatsen och Heurlins Plats. Även bättre kopplingar från Kvarnberget och Otterhällan än dagens bör om möjligt skapas.

Det viktigaste cykelstråket är det utmed älven. Innanför detta sker cykeltrafik som regel blandat med biltrafik på Citys gator. Kopplingarna mot Alléstråket bör dock ske på separata cykelbanor såväl vid Järntorget som vid Lilla Bommen - Nils Ericsonsplatsen. Också kopplingarna över älven är viktiga och bör förstärkas.

4.7 Kollektivtrafik

Huvudsyftet med **Kringen** är att skapa ökad tillgänglighet lokalt och regionalt. Detta kan ske med fler, genare och snabbare resvägar, fler direktresemöjligheter, bättre bytesmöjligheter, ökad transportkapacitet och flexibilitet. Med Kringen fullt utbyggd kan trafiken utökas med fler linjer och ökad turtäthet. Restiden mellan Järntorget och Brunnsparken kommer minska under förutsättning att kollektivtrafiken i huvudsak går i egna körfält och att hållplatserna på sträckan blir tillräckligt kapacitetsstarka. Bytesmöjligheterna avser byten mellan spårvagn, buss och färja. Vissa snabbusslinjer trafikerar Götatunneln (med byteshållplats vid västra tunnelmynningen), men de flesta busslinjer kommer att nyttja de nya

kollektivkörfälten på Södra Älvstranden. Med en ny hållplats för Älvsnaven/Älvsnytteln vid Stenpiren kan en ny knutpunkt mellan de tre trafikslagen etableras där.

Västlänken, en framtida tågtunnel under Göteborg, kan bli ytterliggare ett anspråk på Södra Älvstranden. Västlänken utgör en av flera nödvändiga förutsättningar för att kunna skapa ett konkurrenskraftigt spårbundet kollektivtrafiksystem i Västra Götaland. Utan ett hållbart regionalt kollektivtrafiksystem riskerar Göteborg att i framtiden få mycket stora problem med höga miljöutsläpp och trängsel på grund av ökad bilism, vilket i sin tur kan bli ett hinder för Göteborgsregionens fortsatta utveckling och möjligheten att skapa attraktiva livsmiljöer i centrala Göteborg. Västlänkens definitiva sträckning är under diskussion men ett av alternativen berör som sagt Södra Älvstranden, se karta. Val av alternativ sker hösten 2006. Byggstart kan ske tidigast 2011 och trafikstart tidigast 2017.



SIRIO Göteborgs nya spårvagn



Västlänkens alternativa sträckningar, med den som kan komma att beröra Södra Älvstranden markerad.

4.9 Biltrafik och parkering

Kvar i markplanet blir vid tunnelmynningarna en biltrafik på 10.000 - 15.000 fordon/dygn, vilket innebär att på sträckor mellan korsningar bedöms ett körfält i varje riktning vara en rimlig utformningsprincip. Vid en olycka i Götatunneln under högtrafik leds trafiken om via åtgärder längs ut i systemet.

En god biltillgänglighet innebär att ca 1.000 parkeringsplatser behövs för idag boende, verksamma och besökare i området, fördelade på ca 570 söder om Stora Hamnkanalen och ca 430 norr därom.

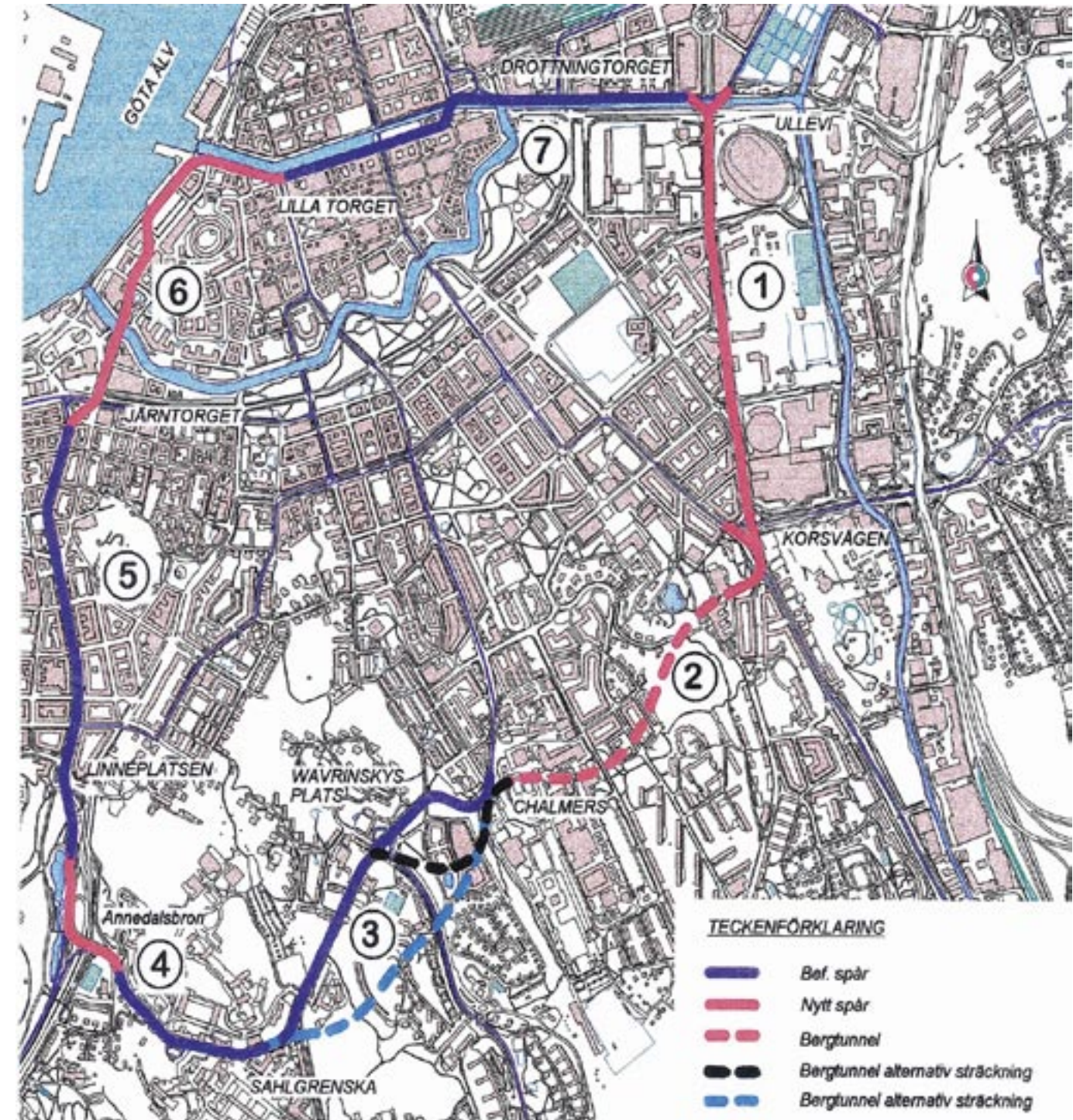
Till detta kommer parkeringsbehovet för nya bostäder och verksamheter. För verksamheter kan dock en lägre parkeringsnorm än dagens tillämpas.

4.10 Övrigt

Södra Älvstranden är ett riskområde för översvämningar, vilket ställer särskilda krav på utformningen av Skeppsbrokajen. Norra Älvstranden byggs med dämingshöjden + 12,0 meter och lägsta golvhöjd i entréplanet på nya byggnader + 12,3 meter, vilket tidigare föreslagits även för Södra Älvstranden. Frågan om att höja dessa nivåer kan komma att aktualiseras.



Biltrafiksystemet då Götatunneln är i bruk. Cityringen matar de fem zonerna i City. Trafikmängden vid tunnelmynningarna beräknas bli 10.000 - 15.000 fordon/dygn, vilket kan jämföras med trafiken på Västra Hamngatan. Vid Stora Hamnkanalen blir trafiken ca hälften.



Kringens etapper, varav Södra Älvstranden är den sista.

5 Reflektioner

Viktiga programfrågor

Programarbetet inleddes 2002 med att ett antal programfrågor formulerades. Dessa har efterhand omformulerats och kompletterats. Som grund för den följande diskussionen ligger följande frågor:

- Vilken karaktär skall Södra Älvstranden ha?
- Vilka exploateringsmöjligheter kan skapas? Vilket innehåll skall dessa ha?
- Hur marknadsför vi staden Göteborg?
- Hur skapar vi ett attraktivt och vackert hamnstråk?
- Hur poängterar vi stråkets huvudriktningar – ryggraden?
- Hur kopplar vi stråket mot Norra Älvstranden och mot City?
- Hur prioriterar vi gång-, cykel-, kollektiv- respektive biltrafik?
- Hur löser vi parkeringsbehovet?
- Hur balanserar vi stadsmiljö, framkomlighet och säkerhet?
- Hur markerar vi viktiga entréer, utblickar och knutpunkter - hållplatslägen?
- Hur undviker vi att bygga en ny barriär som hindrar ett öppnande av staden mot älven?
- Hur ser finansiering och eventuell etapp-utbyggnad ut?

Kulturmiljön på Södra Älvstranden

Göteborg inom Vallgraven, varav Södra Älvstranden är en del, har stora kulturhistoriska värden att värna. Samtidigt sker en ständig utveckling av staden. För Södra Älvstrandens del är kanske den största förändringen under senare tid byggandet av Göteborgsoperan 1991-94. Nu fortsätter förnyelsen med i första hand bebyggandet av tomrummen efter tidigare bebyggelse som idag är riven. Då är det viktigt att ansluta till det kulturella arvet, framför allt skalmässigt.

Men även platserna förändras. Tillkomsten av Götatunneln ger goda möjligheter att återskapa vissa platser och tillskapa nya. Upprustningen av Packhuskajen är ett bra exempel på hur detta kan ske med inspiration från den göteborgska traditionen.

Marknadsföring av en stad

I en globaliserad värld där produktionssamhället har ersatts av nätverkssamhället och där den rådande bilden är att världens städer idag tävlar om att locka till sig kompetens, framgångsrika företag och kapital hörs tydliga rop efter en tydlig marknadsföring av staden Göteborg. När denna marknadsföring behandlar arkitektur och stadsbyggande ropas det ofta efter "djärv arkitektur", "placera Göteborg på kartan" och att "våga". Debatten kring Södra Älvstranden är inte annorlunda. Företeelsen är inte ny, i alla tider har städer försökt att utmärka sig genom sin fysiska form och manifestera sig genom sina byggnader.



Ekonomihistorikern Jan Jörnmark har i boken "Göteborgs Globalisering" tittat närmare på hur Göteborg har klarat denna anpassning till ökad globalisering. "Historiskt har Göteborg, som klassisk europeisk hamnstad, alltid vuxit när världsekonomin varit öppen, men mött motsvarande bekymmer när slutenhet och

nationalism varit de dominerande trenderna. Öppenhet för nya intryck är ett villkor för framgång. Andra hamnstäder såsom Marseille, Barcelona, Liverpool och Hamburg har vuxit till starka regionala identiteter och vuxit tack vare öppenhet, tolerans och flexibilitet. Tillväxten har också inneburit att de täta äldre stadsdelarna har återvunnit sina historiska fördelar vilket tydligt visar sig i dess värdeutveckling. Stadskärnan har blivit oerhört attraktiv för boende och varierad kommersiell verksamhet."

Jörnmark hävdar också att det är en levande och dessutom unik stadskultur som kan skilja en stad som Göteborg från de alternativ som finns. "Det levande centrum som utvecklats de senaste tjugo åren är en stark konkurrensfaktor för att kunna få rörliga människor att återvända till staden och sedan växa med den som utgångspunkt. Närheten och tätheten i det förhållandevis lilla historiska centrumet är en konkurrensfördel, eftersom det skapar möten och spar tid, (som till exempel inte behöver läggas på resande). Historiskt sett har framgångsrika urbana centrum dessutom utmärkts av stor tolerans för etniska minoriteter och ideologiska särarter."

En stadsbyggnadsteoretiker, vars teorier för tillfället upplever en renässans är Jane Jacobs. J.J:s ekonomiska idéer har också på senare tid vunnit stor popularitet på många håll. Mycket kortfattat går hennes tankar ut på att mångfald är det som ger ekonomisk tillväxt och att det finns ett antal viktiga punkter som en stad måste innehålla för att lyckas ekonomiskt och undvika stagnation. De kan sammanfattas så här:

1. Fler funktioner inom en och samma stadsdel, skapar fler människor som rör sig i området under olika tider och av olika anledningar, men

använder byggnaderna gemensamt.

2. Korta kvarter, fler tvärgator innebär att man ökar tillgängligheten och att genomströmningen av människor ökar.

3. För att gynna blandningen av hus som varierar i ålder och skick behövs en finkornighet (många mindre fastigheter).

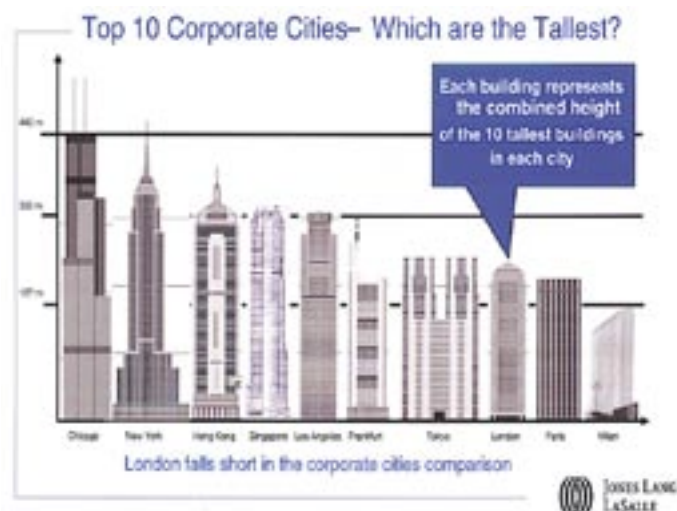
4. Hög koncentration och blandning av människor ger ett stort underlag och en bred efterfrågan.

Med en blick för livet i det offentliga rummet, det vardagliga som utspelar sig på gator och platser i staden, pekar Jacobs på dessa faktorer som grundläggande byggstenar för tillväxt. Det vardagliga är också en garant för demokratin, vardagen i staden är till för alla, enligt Jacobs. Där kan var och en av oss se och möta alla andra. Men det har även en mer politisk betydelse där ett fungerande stadsliv är grunden för olika sociala nätverk och socialt kapital vilket ger i förlängningen beredskapen att agera politiskt.

I samma andetag som man nämner Jane Jacobs kan man också komma in på den nu alltmer omtalade stadsutvecklingsforskaren Richard Florida. Han är bland annat professor i utvecklingsekonomi vid Carnegie Mellon University i Pittsburgh och har i sin bok "The Rise of the Creative Class" undersökt varför vissa städer i USA är mer framgångsrika än andra. Han identifierar snabbt två faktorer som förenar dessa platser och städer: Teknologi – (Hightech-företag) och Talang (forskare, ingenjörer och andra med högre utbildning). Men det är när han kompletterar bilden med en tredje faktor, Tolerans, som det uppstår starka samband mellan de framgångsrika städerna. Denna tredje faktor är det som utmärker sig från tidigare teorier kring tillväxt och framgång i den globaliserade världen. Om städer ska lyckas i sin tävlan i att marknadsföra sig, bör man satsa

på den fysiska miljön och göra den tilltalande för en mångfald som kan utgöra grunden och berika ett mer tolerant samhälle. Denna tolerans mäter Florida i Bohem-index och Gay-index, där de som har högst av dessa index också presterar bäst i ekonomiska termer. Bohemer och homosexuella skapar i sig ingen tillväxt men förekomsten av dem påvisar ett öppet och kreativt mänskligt "ekosystem".

Att Göteborg måste vara med i den globala tävlan som redan existerar är en realitet. Den viktiga frågan är med vilka medel denna tävlan ska utföras. Det finns många olika alternativ; livsstil, stadsmiljö, ikonbyggnader, stora evenemang är några av dem. Södra Älvstranden är en viktig del av staden där det nu ges chans att skapa ett ännu attraktivare Göteborg. Ett efterliknande av enskilda lyckade byggprojekt på andra platser riskerar att skapa en förminskning av Göteborgs betydelse och dragningskraft. Då kan det vara bättre att det unika får växa som ger staden möjlighet att komma ut som en tolerant och tilldragande plats. En plats som väcker stort globalt intresse i en tid då många andra städer som följt strömmen står med enstaka ikonbyggnader istället för en tät och vibrerande massa.



Många städer tävlar med varandra genom att bygga ikonbyggnader, vilket ofta är lika med höga hus.



Ikonplagiat leder sällan till ökad attraktivitet. Exempel från Glasgow (ovan) och Rotterdam (nedan). Exemplet från Rotterdam - ett bibliotek som försöker efterlikna Centre Pompidou i Paris - kanske däremot kan bidra med inspiration till förädlingen av Rosenlundverket?



Integration på Södra Älvstranden

Integration är ett viktigt mål för Göteborgs stad. Med integration avses att "alla medborgare i Göteborgs stad är delaktiga och deltar i samhällsbygget. Alla har ett ansvar för att demokratin och mänskliga rättigheter respekteras i vår stad. Genom att minska klyftorna och bekämpa segregation i samhället kan vi förkorta vägen till integration" (Göteborgs stads budget 2007).

Integration och segregation är komplexa begrepp som innehåller många aspekter, varav programmet för Södra Älvstranden har möjlighet att påverka vissa men inte andra. Integration och segregation är inte varandras motsatser. Boendesegregation innebär att olika befolkningsgrupper bor åtskilda, medan integration inte på samma sätt är kopplat till det fysiska rummet. Integration handlar snarare om att alla ska ha lika möjligheter, rättigheter och skyldigheter i samhället. Integration är därmed större än boendesegregationens motsats.

Att främja den samhälleliga integrationen med hjälp av den fysiska stadsplanering innebär dels att motverka boendesegregationen genom ett heterogent sammansatt bostadsbestånd, dels att främja samspelet mellan olika befolkningsgrupper på offentliga platser, i affärer, skola, dagis, på arbetsplatser och i trapphusen. Ytterst handlar integration och segregation om makt, vilka som tillåts definiera ett samhälle och känna tillhörighet till det, och vilka som utesluts av ekonomiska skäl eller diskriminering. Om många grupper tillåts definiera och känna tillhörighet, bo och verka på Södra Älvstranden är det ett steg i riktning mot den samhälleliga integrationen, men löser ingalunda problemet i sin helhet.

Staden inom Vallgraven är en välmående stadsdel, vilket är positivt för dem som bor där



Stadsliv på Skeppsbron 1920 (ovan) och vid Lilla Bommen 2006 (nedan). Bilden ovan: Stadsmuseet.



idag. Problemet är att det finns människor utanför Vallgraven som inte är lika välmående och utvecklingstendensen är att staden inom Vallgraven blir mer och mer exklusiv. Det är därför ur ett integrationsperspektiv angeläget att på Södra Älvstranden bereda tillträde för fler befolkningsgrupper än de som finns här idag som boende, näringsidkare och besökare.

Det är en ganska god spridning av lägenhetsstorlekar, upplåtelseformer och till viss del även byggnadernas ålder innanför Vallgraven. Tendensen går dock mot en ökande andel bostadsrätter på bekostnad av hyresrätter.

För att gynna heterogeniteten i området bör andelen hyresrätter bland de nya bostäderna på Södra Älvstranden vara stor.

Tjänstesektorn är tydligt dominerande inom Vallgraven, vilket är naturligt eftersom mer ytkrävande verksamheter inte ryms här. Tjänstesektoren bör också beredas tillfälle att växa genom att bevara befintliga lokaler och tillskapa lokaler i olika typer av lägen – och därmed olika prisnivåer.

Platsen kan inte bli mer tillgänglig, snarare handlar det om vilken prioritering mellan trafiklagen som görs samt var kollektivtrafiklinjer och vägar leder någonstans, d.v.s. hur blandade resenärerna blir.

Samspelsintegrationen i det offentliga rummet bör gynnas genom att ha en hög offentlighet som tillåter olika befolkningsgrupper att vistas i och passera de offentliga platserna på Södra Älvstranden.



Lilla Bommen har sannolikt större möjligheter att bli allmänt använd oftare än Götaplatsen.

Allmänheten har beretts möjligheter att komma med förslag för området – och kommer i samrådet kunna yttra sig om programmet speglar deras önskemål. Delaktigheten har inte begränsats till dem som bor i närheten av området, utan vänt sig till alla intresserade oavsett bostadsadress.

Marken på Södra Älvstranden är attraktiv. Detta kan också utnyttjas i en aktiv markpolitik.

Planering för det idag okända

Staden är föränderlig. Hur vi ser på staden och tänker om dess framtid skiljer sig över tid. Dagens behov måste resultera i strukturer som går att göra om och använda över tid. Det kan uppnås genom en flexibilitet i planeringen där så många som möjligt är inkluderade i stadsplaneringsprocessen. En balans bör råda mellan stora och små aktörer och mellan såväl privata som offentliga. Tidsaspekten är också en viktig del eftersom allt behöver inte ske med detsamma. Nu är det väsentliga de strategiskt viktiga platserna, resten får ta tid.

Barn och unga i staden

Miljön på Södra Älvstranden ska vara till för alla. Barn använder sig aktivt av den fysiska omgivningen i sin vardag. Utemiljön är av särskilt stor betydelse då denna kan erbjuda speciella förutsättningar för lek, upplevelse och utveckling. För att utemiljön ska kunna tillföra barnet något positivt krävs att den är tillgänglig och användbar. I och med införandet av FN:s Barnkonvention 1990 har barnens roll i samhällsplaneringen fått en vändning. All planering måste baseras på barnets bästa och ge barnen möjlighet att säga sin mening i frågor som berör dem.

Att fråga barnen själva vad de efterfrågar är en viktig del i arbetet med att skapa goda barnmiljöer. I processen Dialog Södra Älvstranden har lag "Barn och ungdom" varit med och påverkat förslaget.

Inom Vallgraven är det ont om miljöer för barn. Barnens behov måste tillgodoses både i de miljöer där vuxna vill att barn ska vistas, t ex på lekplatsen, men också i hela den offentliga miljön. Trafiken utgör en stor fara för barn och ett hinder för deras utveckling och hälsa. En genomtänkt utformning av trafikmiljön till barnens fördel ökar deras möjlighet att röra sig ute på egen hand. En annan faktor som också kan inskränka barnens utomhusrörelse är närheten till vatten. Vattenområdena bör göras tillgängliga även för barn, då vatten är en stor källa till upplevelse och spänning. Det bör dock noteras att de som väljer att bo i centrala staden med barn inte kan ställa krav på samma krav på en lika "säker" miljö som kan erbjudas i en mer perifer del av staden.



En skulptur kan väcka barns leklust.

En blandad stad

Under större delen av 1900-talet dominerades stadsplaneringen av idén om en funktionalistisk stad där varje funktion placerades för sig med distans från varandra. Ambitionen var att skapa trygga boendemiljöer utan störande verksamheter och farlig trafik. Till viss del var planeringen lyckad och vi har god framkomlighet på vägar och stor trafiksäkerhet i många boendemiljöer. Men det finns även baksidor av den funktionsuppdelade planeringen; otrygga folktomma områden vissa delar av dygnet, trafikleder som blir svårforcerade barriärer mellan områden, en handelsstruktur som bygger på att kunderna har bil och ökade utsläpp från trafiken. Vissa av de här baksidorna går att undvika om funktionerna delvis blandas igen. Den delvisa återgången till traditionell stadsplanering brukar i Göteborg omnämnas som blandstad.

I visionen om blandstaden ryms således mer än blandade funktioner, där ryms önskan om en levande, trygg stad, och en spännande och attraktiv stad, om en hållbar och flexibel stad, om en stad där alla får plats. Blandstadens kvaliteter skapas genom variation i stort och smått, en del känns självklart på en så centralt belägen plats som Södra Älvstranden, medan annan variation måste lyftas fram och värnas genom planeringens olika steg.

Fundamentalt i en blandstad är att variationen är finmaskig. Korta kvarter, funktionsblandning inom kvarteret. Bevara befintliga byggnader och verksamheter i möjligaste mån och integrera med det nytillkommande. Offentliga platsers karaktär kan variera i stort och smått, gröna inslag behöver inte betyda en hel park. Breda trottoarer kan ha varierande användning och gynna upplevelsen



Gröna inslag behöver inte betyda en hel park.
Bild: Park och Natur.



Publika bottenvåningar skapar en såväl livligare som tryggare miljö. Med bostäder ovanpå ökar tryggheten även nattetid. Bild: Tryggare Mänskligare Göteborg

av stadsmiljön. För att många människor ska kunna samsas i samma gaturum krävs noggrann avvägning av privata – halvprivata – offentliga zoner.

En mycket viktig aspekt av en lyckad blandstadsmiljö är att människorna som befolkar den ska känna sig trygga. Det bör finnas ett samspel



Populära gator med ett rikt innehåll är Östra och Västra Hamngatorna samt Linnégatan. Ett stråk som förbinder dessa gator kan skapa ett sammanhängande nät av sådana intressanta gator.

mellan ute och inne, och bottenvåningarna bör vara publika och kunna förändras i användning över tid. Bidragande till stadens puls är attraktiva målpunkter samt en blandning av alla trafikslag i lagom mängd. Generellt upplevs befolkade platser som tryggare än ödsliga. Särskilt nattetid kan kollektiv- och biltrafik bidra till en gatas/plats befolkning och därmed en ökad trygghet.

Stadskaraktär

Södra Älvstranden präglas i sina båda ändar av storskaliga kvarter/solitärer med olika innehåll. Medan Rosenlundverket i väster och Operan i öster innehåller en enda verksamhet, har Folkets hus i väster och Lilla Bommens kontorskomplex i öster ett differentierat innehåll. I väster ligger också Frilagerhuset med en rad mindre verksamheter. Samtliga kulturinstitutioner upplevs idag som relativt slutna utåt, ett förhållande som det kan finnas anledning att ändra på.

Mellan Rosenlund och Operan har området en

mer småskalig karaktär, särskilt på delen väster om Stora Hamnkanalen. Det kan vara av värde att behålla denna karaktärsskillnad mellan områdets delar.

För hela området är den ringa andelen bostäder påfallande. Efter Götatunnelns tillkomst finns nu möjligheten att få en bättre balans.

Två principer har tillämpats, då staden vuxit utanför 1600-talets befästa stad. Den ena är att i det frilagda befästningsområdet addera kvarter till den täta innerstaden. Exempel på denna princip är kvarteren vid Stora Nygatan, Östra Nordstans utvidgning åt nordost samt kvarteren utmed Skeppsbron. Den andra principen är att placera fritt liggande bebyggelse (ofta institutioner) i randen av den täta staden. Exempel på denna princip är Sociala huset och Göteborgsoperan. Se 1880 års karta på sid 6 och den schematiska kartan på sid 8 i del 2.

Utmed Skeppsbron kan det vara naturligt att fullfölja kvarterstanken, medan delen öster om Stora Hamnkanalen är mer komplicerad. En kombination kan här vara en lösning. En park mellan Hasselbladskvarteret och Göteborgsoperan kan ifrågasättas; kanske ett återskapande av ett mer aktivt St Eriks Torg är bättre för att knyta City till älven. Eller kanske med tanke på platsens storlek - en kombination.

Prioritering mellan trafik

En avvägning måste göras mellan **kollektivtrafikens** krav på korta restider och övriga trafikanters tillgänglighet. I stadskärnan kan också avsteg från gängse säkerhetskrav behöva göras, dels som en anpassning till miljön och dels för att



I kulturhistoriskt värdefulla miljöer får spårvägen anpassas till den. Blir det för trångt på gatan kan spårvägen gå genom kvarteret. Exempel från Amsterdam (ovan) och Haag (nedan).



inte skapa nya barriärer. Hållplatser bör lokaliseras till naturliga noder och ha sedvanlig säkerhetsutrustning.

För att öka attraktiviteten på Södra Älvstranden är det viktigt att utveckla det befintliga **gång- och cykelstråket** utmed kajen och dess kopplingar väster- och österut utmed älven. Än viktigare är att koppla detta stråk till naturliga sådana i City och på andra sidan älven. Allt för att öka livligheten och rörelsen i området.

Biltrafik i begränsad omfattning kan bidra till en gatas livlighet om den tas omhand på rätt sätt. Därför bör samtliga gator utformas för låga hastigheter. På Södra Älvstranden ska dock gatorna fungera både som lokal angöring och som en del av cityringen och därför är det viktigt att båda funktionerna tillgodoses.

Båttrafiken i området är omfattande och en lämplig avvägning mellan framkomligheten för den kommersiella nyttotrafiken och andra trafikslag på eventuella broar måste göras. En sådan avvägning kan till exempel leda till att färjor visar sig lämpligare än lågbroar över älven.

Parkering på Södra Älvstranden

Parkeringsfrågan är komplicerad. Ändrade förutsättningar gentemot gällande översiktsplan gör att nya lösningar måste sökas, framför allt som ersättning för en tidigare tänkt parkeringsanläggning på platsen för befintligt Rosenlundsverk. Kan till exempel den provisoriska P-Arken ersättas? Att göra Packhusplatsen bilfri skapar också ett stort ersättningsbehov. En underjordisk lösning kanske? Att som idag tillgodose behovet för en större del av City på Södra Älvstranden kan inte ses som rimligt om attraktiva vistelseytor för göteborgarna skall tillskapas. På sikt bör därför Rosenlundsgaraget under Kungshöjd komma till.

Kvarfinnsdetegna behovet för Södra Älvstranden. Områdets attraktivitet hänger bland annat samman med möjligheten att kunna ställa ifrån sig bilen där. För att hushålla med marken måste samnyttjande eftersträvas i så stor utsträckning som möjligt. I vardagssituationen bör en balans

kunna uppnås, medan besökare till större evenemang får hänvisas till anläggningar utanför området.



Parkering förläggs ofta under torg, som här i Haag. Varför inte i Göteborg?



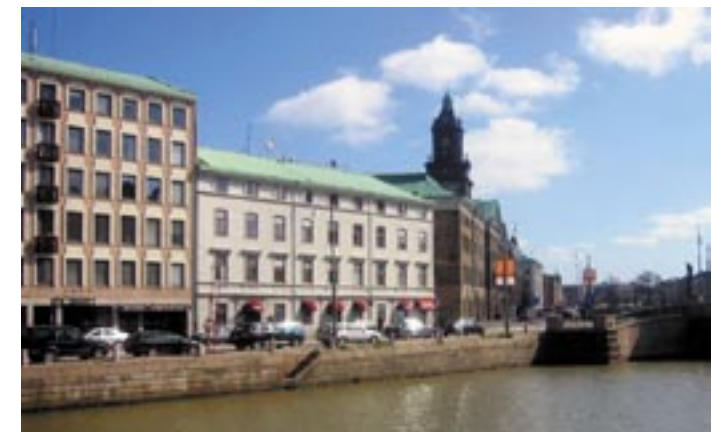
Kopplingar till City och över älven

Från stadsbildssynpunkt kan det vara lämpligt att förstärka vissa siktlinjer för att ytterligare markera kopplingarna mellan Otterhällan respektive Västra Nordstaden och älven. Södra Älvstranden har goda förutsättningar att bli ett positivt tillägg till City, men topografin utgör ett hinder. Bästa möjligheterna till en koppling mellan kajen och höjdpartierna finns vid Kvarnberget. Vid Rosenlund, Stora Bommen och Lilla Bommen är goda kopplingar enklare att åstadkomma.

Stenpiren längtar efter kontakt med staden. Men var är kajpromenaderna på Södra och Norra Hamngatorna?



Att ta steget över älven och på så sätt binda ihop de båda älvstränderna är en förutsättning för att staden ska kunna fortsätta att utvecklas. Parallellt med detta program provas i detaljplan en ny gång- och cykelbro mellan Casinot och Lundbyvass, i syfte att skapa möjlighet för icke-bilister att röra sig friare över älven. Diskussioner förs också om fler fasta förbindelser eller skyttelfärjor. Göta älvbron behöver på sikt ersättas och i samband med planeringen av Gullbergsvass - Ringön - Backaplan öppnas fler möjligheter att knyta samman



staden över älven. Att öka stadens tillgänglighet och närhet till vattnet ökar inte bara kvaliteterna och attraktivitet för stadens invånare utan också för stadens turister. Båtparkering i väntan på broöppning ökar närvaron och tryggheten på bron.

Några tankar om speciella platser:

Götatunnelns mynning i väster bör ges en värdigare inramning än idag. Till detta kan byggmöjligheten i kvarteret Barkassen bakom Folkets hus utnyttjas. En ny byggnad här kan, tillsammans med en förädling av Rosenlundsverket skapa en ny port till City från väster.

Idag är stråket mellan Järntorget och älven avskuret av ett av Stenas magasin. Om detta flyttas erhålls fri sikt mot älven.



En tanke i 1995 års fördjupade översiktsplan som återkommer i de parallella stadsanalyserna är möjligheten att återställa den tidigare masthamnen där Packhusplatsen idag ligger (se Göteborgskartan 1771 sid 5). Masthamnen var ett 1600-talsfenomen, medan dagens Packhusplats härstammar från 1880-talet, då redarpalatsen byggdes. Därför bör platsen bevaras som ett öppet torg.

Såväl Packhusplatsen som Lilla Bommen behöver någon form av avgränsning åt öster.



Järntorget behöver en tydligare signal - här är det! Ett landmärke, typ Läppstiftet vid Lilla Bommen? **Rosenlundsverket** behöver en ansiktslyftning!



Packhusplatsen bör behållas som en öppen plats för flexibel användning. Kan parkeringen flytta ned under mark?

Målbild

Avsnittet avslutas med formuleringen av en målbild, som blir utgångspunkt för del 2, Förslag, Konsekvenser.

Målbild

Göteborgs innerstad blir allt viktigare som regioncentrum. Den avslutande diskussionen i del 1, Underlag, utmynnar i följande MÅLBILD för Södra Älvstranden, delen Järntorget – Lilla Bommen:

Planeringen ska utgå från områdets stora kulturhistoriska värden

Planeringen ska ske med en öppenhet och med en beredskap för det okända

Södra Älvstranden ska utgöra en väl integrerad del av Göteborgs innerstad, tillgänglig för alla

Särskild uppmärksamhet ska ägnas de offentliga rummen; gatorna, platserna, kajerna, samt vattnet och kopplingar över älven

Trivsamma gator av traditionellt innerstadssnitt ska eftersträvas och trafikytorna minimeras

Med en lägre parkeringsnorm och uppmuntran till bilpooler, mm, kan nödvändiga parkeringsytor begränsas

Området ska ha en god kollektivtrafikförsörjning

De naturliga noderna vid Rosenlund, Stora och Lilla Bommen ska prioriteras vad gäller kollektivtrafik och publika mötesplatser

En flexibel och varierad bebyggelsestruktur, som medger en ändrad användning över tiden, ska eftersträvas; dock ska ett stort bostadsinnehåll säkras

Program för detaljplaner
SÖDRA ÄLVSTRANDEN
Delen Rosenlund - Lilla Bommen
Del 2 - *Förslag, konsekvenser*



An aerial photograph of Göteborg, Sweden, showing the city center, the harbor, and the Södra Älvstranden area. The city is built on a peninsula, with the harbor to the west and the city center to the east. The harbor is filled with ships, including a large cruise ship and several smaller boats. The city center is densely packed with buildings, mostly multi-story residential and commercial structures. The Södra Älvstranden area, located in the foreground, is a large industrial and port area with several large cranes and ships. The text is overlaid on the lower left part of the image, describing the area as a central and significant part of the future Göteborg.

*"På Södra Älvstranden och dess älvrum
finns en central och betydelsefull del av
det framtida Göteborg."*



Förord

Göteborg är dess invånare. De som bor, arbetar, lever och fysiskt använder sig av staden är gemensamt med och skapar det som vi stolt kallar staden Göteborg. Människorna är stadens viktigaste tillgång. De fyller gator och torg, befolkar arbetsplatser och bostäder, skapar händelser och skeenden som berikar våra liv. Stadens fysiska form är arenan för dess människor att leva och förverkliga sig själva i. Staden är den plats och vardagsrum där människor möts.

Efter att i 30 år varit avstängd från Södra Älvstranden öppnas nu möjligheten att åter koppla City till älven. Götatunneln är därmed inte ett trafikprojekt, utan ett miljö- och stadsbyggnadsprojekt. Nu gäller det att ta tillvara denna unika möjlighet på bästa sätt.

Södra Älvstranden, som en del av City, är därtill inte bara en angelägenhet för göteborgarna utan också en del av ett expanderande regioncentrum. Här ska alla regionmedborgare kunna mötas och här kommer att erbjudas möjligheter för företag att etablera sig i regionens och stadens hjärta.

För att få frågan om Södra Älvstrandens framtid belyst på ett så brett sätt som möjligt har 2005 ägnats åt ett omfattande arbete för att försöka utröna vad göteborgarna vill använda den till. På Stadsmuseet har ett **dialogforum** varit centrum för en rad olika aktiviteter, från den ständigt förnyade utställningen till lunchföreläsningar, stadsvandringar, workshops, debattkvällar, mm. På hemsidan **www.alvstaden.se** har det debatterats flitigt. Och under hösten har sex lag genomfört så kallade **parallella stadsanalyser**, som gått ut på att dels analysera vad göteborgarna tyckt under våren och sedan komma med varsin vision för det framtida Södra Älvstranden. Lagen har varit brett sammansatta av proffs med olika kompetenser och "vanliga" medborgare som representerat ett tvärsnitt bland stadens befolkning.

Våren 2006 har ägnats åt att analysera och utvärdera lagens visioner. Resultatet utgör grunden för detta **program**, som ska peka ut färdriktningen för det fortsatta planarbetet.

Innehåll

SAMMANFATTNING – DEL 2	sid 5
MÅLBILD	sid 5
DEL 2 – FÖRSLAG, KONSEKVENSER	
6. HELHETEN	
6.1 Orientering	sid 6
6.2 Allmän karaktär/identitet	sid 8
6.3 Övergripande struktur	sid 9
6.4 Huvudsaklig mark- och vattenanvändning	sid 12
7. ROSENLUND – STORA BOMMEN	
7.1 Orientering	sid 14
7.2 Allmän karaktär/identitet	sid 15
7.3 Struktur allmänna platser	sid 15
7.4 Bebyggelsestruktur	sid 15
7.5 Trafikstruktur	sid 16
7.6 Parkering	sid 16
8. STORA BOMMEN	
8.1 Orientering	sid 17
8.2 Trafiknod	sid 17
8.3 Informationspunkt, mötesplats	sid 17
8.4 Stora Hamnkanalen	sid 17
9. STORA BOMMEN – LILLA BOMMEN	
9.1 Orientering	sid 18
9.2 Allmän karaktär/identitet	sid 18
9.3 Struktur allmänna platser	sid 18
9.4 Bebyggelsestruktur	sid 19
9.5 Trafikstruktur	sid 19
9.6 Parkering	sid 19
10. GENOMFÖRANDE	
10.1 Älvstrandsmodellen	sid 20
10.2 Etapper	sid 20
10.3 Behovsbedömning MKB	sid 20
10.4 Temporära åtgärder	sid 21
11. FORTSATT ARBETE	sid 21
12. LITTERATUR	sid 21

Läsanvisning Del 2

Del 2 - Förslag, Konsekvenser bygger på tidigare planering och de parallella stadsanalyser som genomförts under hösten 2005. Varje avsnitt inleds med utvärderingsgruppens rekommendationer särskilt markerade. Utvärderingsgruppens rapport i sin helhet finns som särskild bilaga.

Programmet skall ses som ett diskussionsunderlag.

Efter samrådet revideras programmet och förs till kommunfullmäktige för godkännande. Programmet blir ej juridiskt bindande, men utgör en vägledande inriktning för det fortsatta planarbetet.

Bilagor:

1. Samrådsredogörelse, steg 1
2. Utvärdering av parallella stadsanalyser
3. Utvärdering processen, CTH 2006
3. Parkerings-PM, del 1, P-bolaget 2003
4. Parkerings-PM, del 2, P-bolaget 2003
5. Geotekniskt PM, WSP 2003
6. PM Buller och vibrationer, WSP 2006
7. MKB Götatunneln, Vägverket 1997

Programmet har framställts av Stadsbyggnadskontoret. Arbetet har bedrivits i två intressentgrupper (fastighetsägare och verksamma inom området) samt en arbetsgrupp. Referensgrupper på Stadsbyggnadskontoret, Älvstranden Utveckling AB och Länsstyrelsen har medverkat.

Bilder och illustrationer där ej annat anges: Stadsbyggnadskontoret.
Flygbilder: Flygare Palmnäs

© STADSBYGGNADSKONTORET 2006



Vit linje = Programområdets gräns

Sammanfattning

Programmets syfte

Gällande fördjupad översiktsplan från 1997 är till stora delar inaktuell och nya förutsättningar har tillkommit. Huvudsyftet med detta program blir därmed att utgöra ett aktuellt underlag för de planer som ska möjliggöra att staden åter möter älven. I första hand gäller det att lägga fast grundstrukturen. Innehåll och utformning av de olika delarna kommer att bli föremål för vidare studier inför successiv detaljplaneläggning.

Tidigare planering

I samråd, steg 1, 2003 presenterades en målbild som innehöll delar av målbilden till höger. Då behandlades emellertid endast trafik- och allmänna platser. Med de parallella stadsanalyserna som grund kan nu en helhetsbild presenteras.

Allmän karaktär/identitet helheten

Södra Älvstranden är en del av staden och kommer därför att ha stadens alla olika nivåer och skikt. Staden fungerar bra när den tillåter en mångfald av människor med olika villkor och mål att agera samtidigt, inom samma stadsrum. Denna komplexitet är också dess främsta attraktion.

Södra Älvstranden skall vara lättillgänglig för alla, såväl rumsligt som mentalt. Grundstrukturen för mark- och vattenanvändningen skall främja tillgängligheten och underlätta för möten över ålders- och kulturgränser. En så hög rumslig integration med övriga City som möjligt ska eftersträvas för att på så sätt bidra till en ökad användning av området av alla stadens invånare. Kompletteringarna på Södra Älvstranden bör med andra ord ansluta till strukturen i övriga City (se figur sid 11).

Övergripande trafikstruktur

Kvar på marken efter Götatunnelns öppnande blir den del av cityringen som ska trafikmata zonerna City NV (Västra Nordstan) och City SV (Rosenlund). Kollektivtrafiken blir omfattande, med både bussar, spårvagnar och färjor.

Noder och stråk

Tre platser eller noder framstår som särskilt viktiga. De tre nodernas läge är en följd av att stadens gatunät är uppbyggt efter kanalerna och de gamla kanalportarna, Stora Bommen, Lilla Bommen och Rosenlund. Dessa tre platser är av stor strategisk betydelse för att lyckas med att koppla älvstranden till stadens centrum. Väl utformade stråk kan ge älvstranden en hög rumslig integration med staden.

Utmed stråken finns möjligheter att anordna små gröna oaser ("fickparker"), t ex vid Esperantoplatsen, Skeppsbroplatsen, Lilla Torget, Packhusplatsen och Lilla Bommen.

Huvudsaklig mark- och vattenanvändning

I kvarteren föreslås en blandad stadsbebyggelse i enlighet med kommunens översiktsplan, ÖP99. Förhållandet mellan bostäder och kommersiella utåtriktade lokaler kan variera, men ambitionen är en blandning på kvartersnivå.

För att aktivera vattenanvändningen i Göta älv och Stora Hamnkanalen föreslås en rad möjliga aktiviteter, bland andra bad, gästhamnar, angoringsplatser för färjor och utflyktsbåtar samt tilläggsplatser för skutor och museifartyg.

Parkeringsfrågan är central och även om en lägre norm för nytillkommande bebyggelse tillämpas måste underskottet av parkeringsplatser i City SV beaktas. Möjliga parkeringsanlägg-

ningar är i kv Barkassen (bakom Folkets hus), i kv Verkstaden (mellan St Badhusgatan och Skeppsbron) samt eventuellt under Packhusplatsen och i anslutning till Kvarnberget.

Några viktiga delområden

Götatunneln är förstärkt för att kunna bära en byggnad i kvarteret Barkassen (bakom Folkets hus). Det strategiska läget ställer stora krav såväl på innehåll som utformning.

Ett litet större torg kan bildas i stråket mellan Järntorget och älven samt på Esperantoplatsen. Kajstråket blir områdets genomgående nerv. Utmed stråket kan ny bebyggelse rymmas såväl utmed Skeppsbron som utmed Packhuskajen.

Den viktigaste noden blir Stora Bommen, som kan utvecklas till en knutpunkt för gång-, cykel och kollektivtrafik.

Vid Lilla Bommen kan en plats i storleksordningen Götaplatsen skapas, inramad av byggnader med utåtriktade verksamheter.

Genomförande

Genomförandet av föreslagna förändringar inom programområdet kommer att samordnas av Älvstranden Utveckling AB i enlighet med den modell som tillämpats på Norra Älvstranden. Det innebär att samverkan kommer att ske med kommunala förvaltningar och bolag samt fastighetsägare och nyttjare inom området. Som en första etapp kommer förnyelsen av Skeppsbron att genomföras. I den ingår att bygga färdigt Kringen med en spårvägslink mellan Järntorget och Lilla Torget.

För övriga delar kommer temporära åtgärder att genomföras hösten 2006 - våren 2007.

Målbild

Göteborgs innerstad blir allt viktigare som regioncentrum. Den avslutande diskussionen i del 1, Underlag, utmynnar i följande MÅLBILD för Södra Älvstranden, delen Rosenlund – Lilla Bommen:

Planeringen ska utgå från områdets stora kulturhistoriska värden

Planeringen ska ske med en öppenhet och med en beredskap för det okända

Södra Älvstranden ska utgöra en väl integrerad del av Göteborgs innerstad, tillgänglig för alla

Särskild uppmärksamhet ska ägnas de offentliga rummen; gatorna, platserna, kajerna, samt vattnet och kopplingar över älven

Trivsamma gator av traditionellt innerstadssnitt ska eftersträvas och trafikytorna minimeras

Med en lägre parkeringsnorm och uppmuntran till bilpooler, mm, kan nödvändiga parkeringsytor begränsas

Området ska ha en god kollektivtrafikförsörjning

De naturliga noderna vid Rosenlund, Stora och Lilla Bommen ska prioriteras vad gäller kollektivtrafik och publika mötesplatser

En flexibel och varierad bebyggelsestruktur, som medger en ändrad användning över tiden, ska eftersträvas; dock ska ett stort bostadsinnehåll säkras

Del 2 - Förslag, konsekvenser

6 Helheten

6.1 Orientering

Tidigare planering

I samråd, steg 1, 2003 presenterades en målbild som innehöll delar av målbilden på föregående sida. Programmet omfattade emellertid endast trafik- och allmänna platser. Med de parallella stadsanalyserna som grund kan nu en helhetsbild presenteras.

Parallella stadsanalyser

Som inledning till följande avsnitt redovisas de rekommendationer, som utvärderingsgruppen presenterat (se vidare del 1 och bilaga 2). Rekommendationerna redovisas i blåa färgfält, för att markera att de utgör en grund för det därpå följande programförslaget.

Bilderna på detta uppslag illustrerar några tankar ur de parallella stadsanalyserna och hur de kan tillämpas på Södra Älvstranden.

Programförslaget

Programförslaget är en av Stadsbyggnadskontoret gjord sammanvägning av tidigare planering, parallella stadsanalyser samt övriga anspråk och önskemål som framförts i programarbetet. Det är detta samlade förslag som vi nu vill ha synpunkter på. Förslaget ska alltså ses som ett diskussionsunderlag i den fortsatta dialogen om Södra Älvstrandens framtid. Följande avsnitt följer samma upplägg; tidigare planering - parallella stadsanalyser - programförslag.



Det nya badet i centrala Köpenhamn har blivit en succé.



Tillgänglighet för alla handlar också i stor utsträckning om möjligheter att kunna bosätta sig i området. Frälsningsarméns härbärge vid Lilla Bommen.



Göteborg som hamnstad kan betonas med fler aktiviteter i vattnet. Större färjor och kryssningsfartyg kan vara en tillgång.



Göteborgs nya gårdsgator har blivit populära mötesplatser - här exemplet Magasinsgatan.



Nya allmänna platser får inte privatiseras så att viktiga siktlinjer skymms och publika aktiviteter tillgängliga för alla inte ryms. Exemplet Harry Hjörnes Plats.



Det finns många bra exempel på hur blandstaden kan förverkligas inom en given grundstruktur - här ett exempel från Amsterdam.

Utvärderingsgruppens rekommendationer om helheten:

Hamnar och vatten

I planprogrammet bör de unika kvaliteterna i Södra Älvstrandens relation till hamnar och vatten poängteras. Områdets "marina möjligheter" bör beaktas i alla sammanhang vid förändring och utveckling.

Spårväg/busstrafik

Spårvägen och busstrafiken föreslås förläggas till Stora Badhusgatan i avsnittet mellan Surbrunnsgatan och Lilla Badhusgatan. Stenpiren utvecklas till en viktig terminal med anslutning för såväl färje- som skärgårdstrafiken och med nära koppling till en ny älvförbindelse (gc-bro alternativt färja).

Biltrafik och parkering

En reduktion av P-normen för området bör övervägas, vilket motiveras med den goda kollektivtrafikstandard som kommer att erbjudas.

Tillgänglighet, knutpunkter och stråk

I planprogrammet bör områdena kring kanalmyrningarna och Lilla Bommen utvecklas till knutpunkter/noder av hög klass både vad gäller innehåll, utformning och gestaltning. Gång- och cykelförbindelserna mellan dessa noder och staden och kajpromenaderna mellan noderna är likaledes viktiga att utveckla.

Planprogrammet bör peka på möjligheterna att bryta dagens barriäreffekter mellan Järntorget och Rosenlunds-kajen, Mellan Norra och Södra Hamngatan och Stora Bommens hamn samt mellan Östra Hamngatan och Lilla Bommens hamn. Kajerna skall utgöra ett sammanhängande attraktivt stråk längs älven, tillgängligt för alla.

Parker och grönska

Planprogrammet bör föreslå att mindre parker och platser anläggs i anslutning till stråket mellan Stora och Lilla Bommen. Vissa grönytor kan även studeras mellan Heurlins plats och Rosenlunds-kajen, även om detta mer är att betrakta som plats i betydelsen offentligt torg. Platser och parker inom programområdet bör snarare ges en karaktär av aktiva "pausrum" (fickparker) i staden än större parkområden.

Miljö, hållbarhet, trygghet

I planprogrammet bör slås fast vissa utgångspunkter för det fortsatta arbetet även med avseende på trygghet och socialt liv i området.

- Gränserna mellan halvprivata och offentliga zoner skall vara tydligt definierade
- Hållplatserna för kollektivtrafiken skall vara strategiskt placerade och lätta att nå
- Mänskliga mötesplatser skall vara medvetet utformade. Gångstråk skall vara lätta att överblicka
- De gemensamma samlingspunkterna för området bör vara de tidigare nämnda noderna Rosenlund samt Stora och Lilla Bommen

Bostäder

I planprogrammet bör understrykas vikten av att så många bostäder byggs inom området som möjligt, dock med beaktande av att de blandas med andra funktioner, helst på kvartersnivå. Ett varierat bostadsutbud med en blandning av upplåtelseformer och variation i lägenhetsstorlekar ska eftersträvas.

Se vidare rekommendation under resp delområde.

Kultur, evenemang

Vi rekommenderar att Södra Älvstranden kompletteras med ett småskaligt kulturutbud och att större institutioner/ evenemang förläggs till andra platser i staden.

Integration

Vi rekommenderar att planprogrammet understryker vikten av att Södra Älvstranden blir en välintegrerad del av Göteborgs City, med ett så allsidigt innehåll som möjligt så att alla göteborgare skall kunna känna en tillhörighet där,

Handel, näringsliv

Vid utformning av nya stadskvarter skall bottenvåningarna möjliggöra etablering av butiker och andra lokaler med publik anknytning, såväl kommersiella som ickekommersiella.

Karaktär/Identitet

Det är viktigt att inse att ett omfattande arbete återstår när det gäller hur ny bebyggelse och offentliga rum bör utformas och gestaltas. Ramarna för detta är planprogrammets uppgift att beskriva.

Fastighetsäggande, nuvarande nyttjande mm

Viktigt för att säkerställa offentligheten är att kommunen äger all mark och vatten utanför bebyggelsekvarter. Viktigt för småskalighet och variation är att nya bebyggelsekvarter indelas i flera fastigheter med olika byggherrar. I flerfunktionella kvarter kan en tredimensionell fastighetsbildning vara lämplig.



Stråket från Järntorget via Heurlins Plats mot älven har goda förutsättningar att utvecklas till ett småskaligt kulturstråk.



Stora Hamnkanalen, Göteborgs första hamn, ligger idag öde. Kan man aktivera den igen?



Mindre "fickparker" kan anläggas utmed hamnstråket - här ett exempel vid Fiskekyrkan.



Kronhusparken ligger bara ett kvarter från Södra Älvstranden med möjligheter till lek, rekreation och avkoppling.

6.2 Allmän karaktär/identitet

Södra Älvstranden är en del av staden och kommer därför att ha stadens alla olika nivåer och skikt. Staden fungerar bra när den tillåter en mångfald av människor med olika villkor och mål att agera samtidigt, inom samma stadsrum. Denna komplexitet är också dess främsta attraktion.

På Södra Älvstranden skall det vardagliga Göteborg växa fram. Här ges plats för de flesta aktiviteter under dygnets alla timmar. Vardagsrummet är staden personifierad, som visas upp för gäster och behandlas med stolthet. Men här bjuds det också till fest; köpfest i Östra Nordstan och kulturfest på Göteborgsoperan.

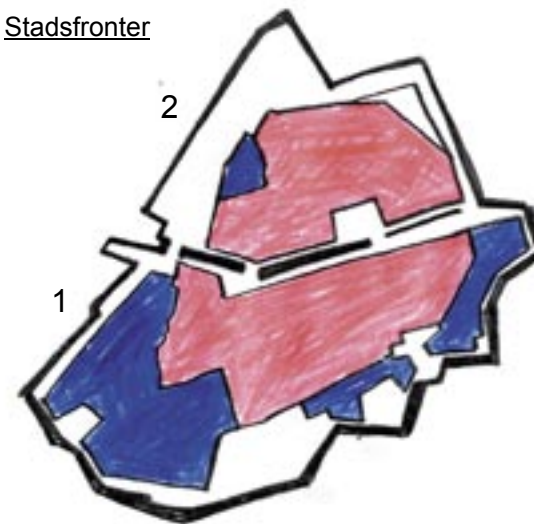
De evenemang som inte kräver speciella arenor kan ta plats här. Målgången av Volvo Ocean race under juni 2006 är ett bra exempel på ett lyckat arrangemang där stadens offentliga rum användes intensivt under en begränsad tid. Men fokus behöver inte ligga enbart på evenemang utan det ska vara en del av staden som i sin egen uniktet utgör en dragningskraft på såväl turister som företag och göteborgare. För större evenemang finns det lämpligare platser i Göteborg, till exempel i "Evenemangsstråket", på Frihamnspiren eller på Heden.

Området har en historia som innehåller öppenhet mot omvärlden, såväl genom inkommande varor, resenärer och influenser som genom utvandrande svenskar på väg mot sina drömmars mål.

Södra Älvstranden skall vara lättillgänglig för alla, såväl rumsligt som mentalt. Grundstrukturen för mark- och vattenanvändningen skall främja tillgängligheten och underlätta för möten

över ålders- och kulturgränser. En så hög rumslig integration med övriga City som möjligt ska eftersträvas för att på så sätt bidra till en ökad användning av området av alla stadens invånare. Kompletteringarna på Södra Älvstranden bör med andra ord ansluta till strukturen i övriga City. Två stadsfronter är viktiga att slå vakt om som Göteborgs "skyline": Skeppsbron - Otterhällan (1) och Packhuskajen - Kvarnberget (2) - se bilder på nästa sida.

Stadsfronter



Rött = Kvarterstadens utbredning ca 1800
Blått = Kvarterstadens utbredning idag
Vitt = Områden inom Vallgraven med solitärer

För att länka Södra Älvstranden till City krävs lockande målpunkter, såväl på stranden i sig som utmed stråken däremellan. Flera fastighetsägare och näringsidkare har redan insett det och mycket är på gång både i Västra och Östra Nordstan. Men mer behövs. Så är till exempel är många bottenvåningarna utmed de viktiga stråken Kronhusgatan, Postgatan och Smedjegatan alltför slutna för att kunna fungera som attraktiva stråk. Detsamma gäller Norra och Södra Hamngatan utmed Stora Hamnkanalen. En utvecklingspotential finns dock i alla dessa.



1 Skeppsbron mot Masthugget.



2 Skeppsbron mot Frilagerhuset (och en ny byggnad bakom Folkets hus).



3 Postgatan med Delawaremonumentet i fonden.



4 Skeppsbron med Läppstiftet och Kvarnberget i fonden (tänk bort P-Arken).



Viktiga siktlinjer att beakta.



Packhuskajen - Kvarnberget med dominanten f d Sjöbefälsskolan.



Skeppsbron - Otterhallan med dominanterna det ovala huset och "skyskrapan" Otterhall.

6.3 Övergripande struktur

Bil och kollektivtrafik

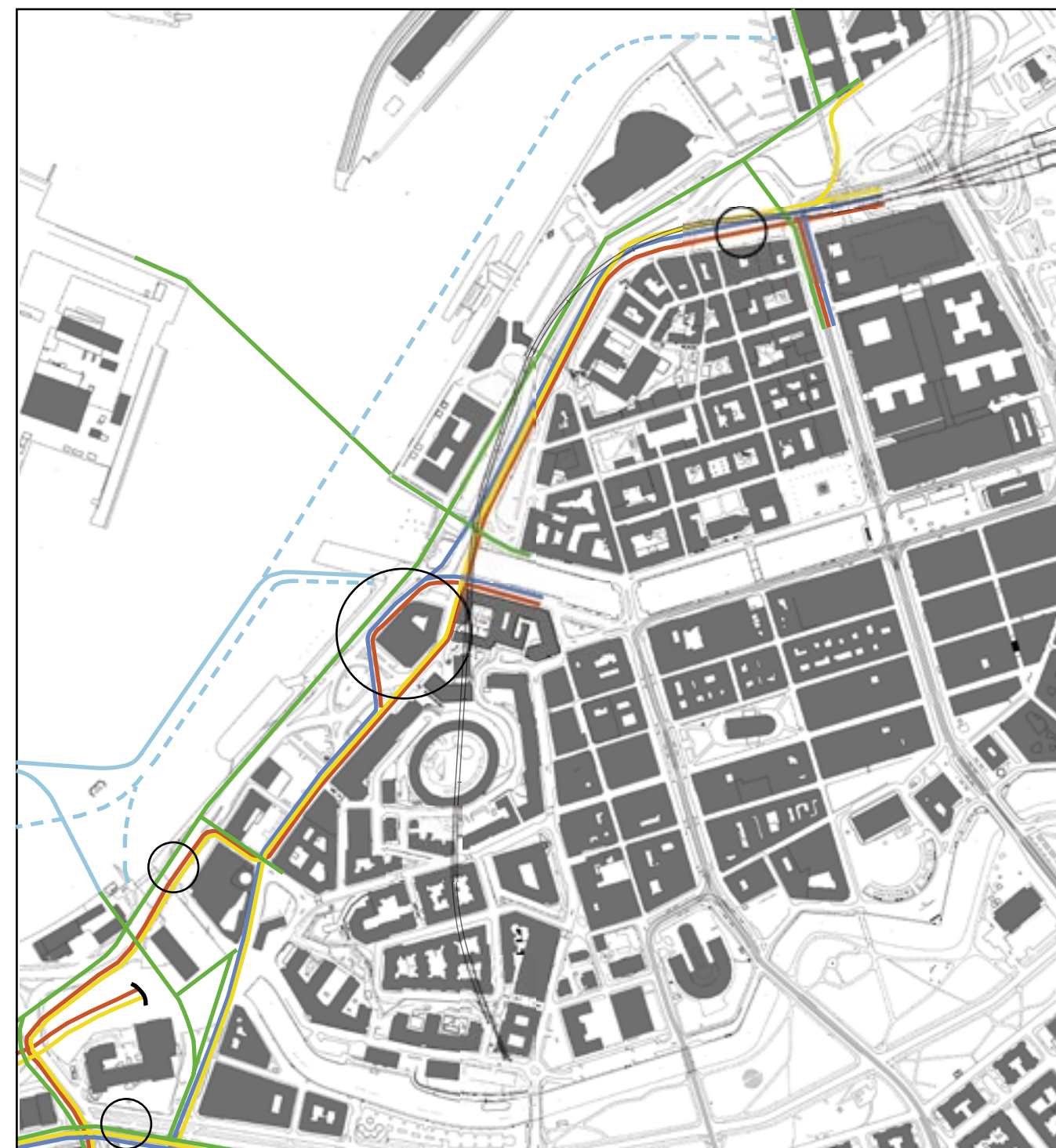
Kvar på marken efter Götatunnelns öppnande blir den del av cityringen som ska trafikmata zonerna City NV (Västra Nordstaden) och City SV (Rosenlund). Tidigare fem anslutningar till Götaleden reduceras till två; Järntorgsmotet och Lilla Bommenmotet, vilket ökar trycket på dessa. Beräknade trafikmängder som blir kvar på marken är ca 15.000 fordon/dygn vid mynningarna och ca hälften vid Stora Hamnkanalen. Att stänga Södra Älvstranden för genomgående

biltrafik är inte möjligt, åtminstone inte så länge inte Bangårdsviadukten är byggd. Särskilt trafikplatsen vid Lilla Bommen skulle i så fall kollapsa. Tendenser till trafikinfarkt finns redan vid båda moten, med förlängningar i tunneln och på anslutande gator. Det är alltså inte Götatunneln i sig som är en begränsande faktor utan dess till- och avfarter samt anslutande gator. En stängning av Kämpebron – för att fullfölja zon-systemet och minska biltrafiken i City – skulle ytterligare öka belastningen på moten vid tunnelmynningarna. Mot denna bakgrund står det klart att gatorna på Södra Älvstranden kommer att ha dubbla funktioner, dels som lokal angöring, dels som en del i cityringen och det är viktigt att båda funktionerna tillgodoses. På sträckan mellan korsningar bedöms ett körfält i varje riktning vara en rimlig utformningsprincip.

En översyn av stadens parkeringspolicy pågår. Med en lägre parkeringsnorm, stimulans till nya former för bilpooler, längre gångavstånd, samnyttjande, mm, kan behovet av parkeringsplatser minska.

Kollektivtrafiken blir omfattande. När Kringen är utbyggd kommer 3 spårvagnslinjer att trafikera sträckan Järntorget - Lilla Torget (36 turer i maxtimmen). 8 busslinjer trafikerar sträckan Järntorget - Stora Hamnkanalen (50 turer i maxtimmen). Med denna trafikering blir kapaciteten på hållplatserna avgörande för kollektivtrafikens framkomlighet. I det fall den sammanlagda trafikeringen på hållplatsen överstiger 40 fordon per timme och riktning krävs det två hållplatslägen per riktning för att inte hållplatsen ska bli överbelastad.

Om visionerna i K2020-utredningen blir verklighet kommer trafiken att öka avsevärt.



Grundstruktur trafik, heldragen linje markerar föreslagen sträckning, streckad linje markerar diskuterad framtida sträckning. Cirklar markerar tänkta hållplatslägen. Heldragen svart linje markerar möjlig sträckning för Västlänken.

Spårvagnstrafik Färjetrafik Genomgående cykeltrafik
Busstrafik Genomgående biltrafik

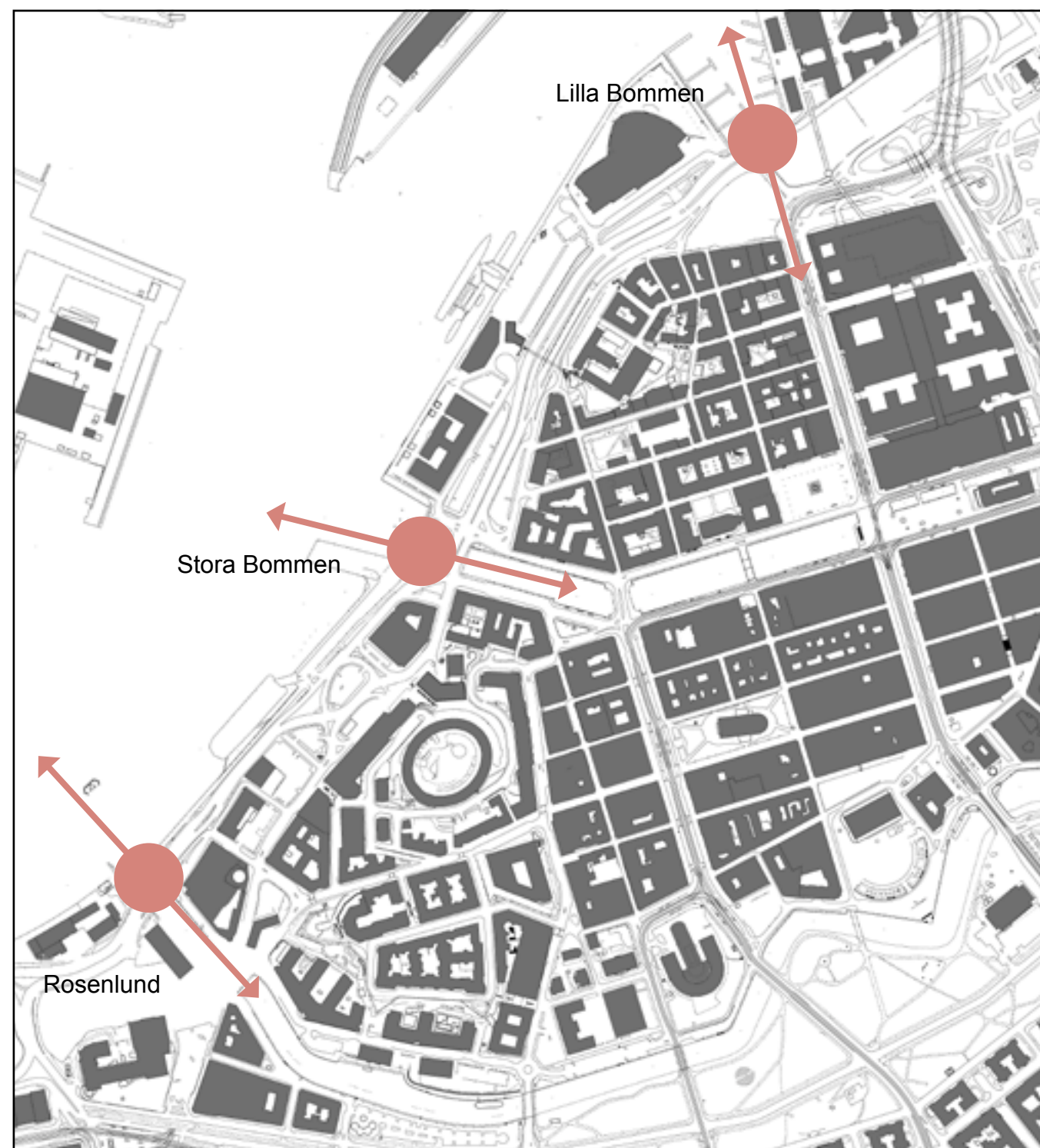
Noder

Planprogrammet lägger fast en grundläggande struktur. Härigenom kan den önskade målbilden nås. Grundstrukturen identifierar det mer övergripande såsom kvartersstruktur, viktiga platser för staden (noder), stråk som bör behandlas och trafikslag.

Då byggandet av Götatunneln och frigörandet av Södra Älvstranden först och främst är ett stadsbyggnadsprojekt ges nu möjligheten att åter koppla området till övriga City. Därför är det viktigt att stärka de tvärgående stråken som är älvens kontaktytor mot centrum och Lundbyvass. Tre platser eller noder framstår som särskilt viktiga. De tre nodernas läge är en följd av att stadens gatunät är uppbyggt efter kanalerna och de gamla kanalportarna, Stora Bommen, Lilla Bommen och Rosenlund. Dessa tre platser är av stor strategisk betydelse för att lyckas med att koppla älvstranden till stadens centrum. Här är potentialen också stor att skapa populära och välbesökta mötesplatser för stadens invånare och besökare. Det ger likaså möjligheter att få älven att bli den länk mellan norra och södra Göteborg som den faktiskt är och minska upplevelsen av älven som barriär. Vid de tre noderna är det i sin tur viktigt att det förläggs verksamheter med ett brett och företrädesvis publikt innehåll.



Stora Bommen kan utvecklas till en viktig kollektivtrafiknod.



Tre viktiga noder. Noderna fungera också som entrépunkter till City.

Stråk

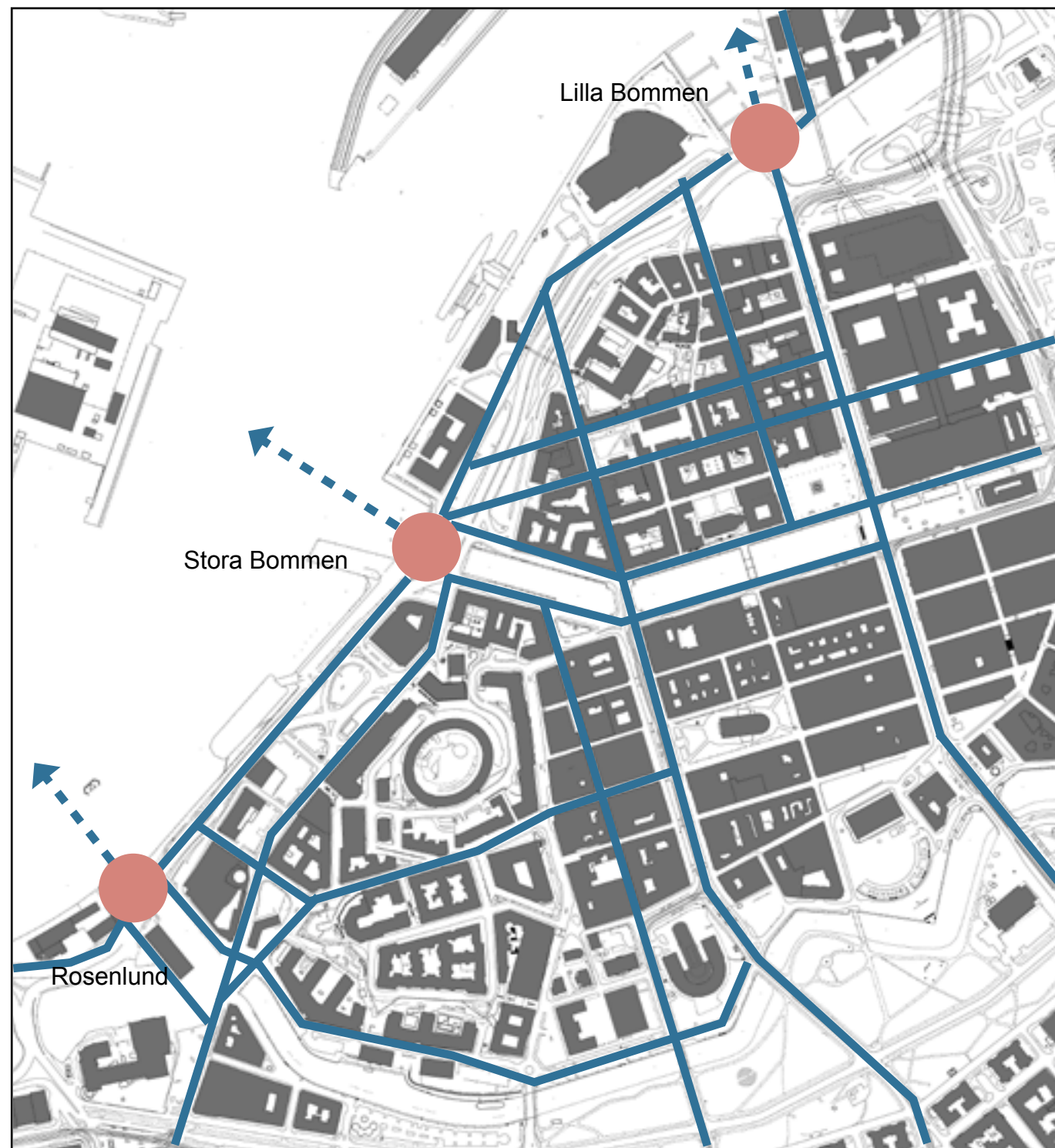
Till de tre noderna är det viktigt att koppla de stråk som kan ge älvstranden en hög rumslig integration med staden. Dessa stråk måste medvetet utformas och bearbetas så att de möjliggör och stimulerar ett självklart sätt att röra sig längs stråken. Exempelvis kräver det en medvetenhet vad gäller verksamheter i husens bottenvåningar, blandningen av bostäder och arbetsplatser ovanför gatuplan, storlekar på nya kvarter som främjar rörelse inom och mellan stadsdelar. Likaså är det viktigt att dessa stråk innehåller anledningar att röra sig där under så stor del av dygnet som möjligt samt att det finns allmänna platser att uppehålla sig på, där ingen känner sig exkluderad. Stråken ger på många ställen naturliga förutsättningar för att fortsätta över älven och på så sätt koppla de båda sidorna starkare till varandra.

Även om noderna är det naturliga kopplingarna mellan City och Södra Älvstranden kan det finnas anledning att förbättra kontakterna också med Kvarnberget och Otterhällan.

Utmed stråken finns möjligheter att anordna små gröna oaser ("fickparker"), t ex vid Esperan-toplatsen, Skeppsbroplatsen, Lilla Torget, Packhusplatsen och Lilla Bommen.



Med Stora Bommen som en ny kollektivtrafiknod blir stråken utmed Stora Hamnkanalen särskilt viktiga.



Noderna tillsammans med de stråk som bör utvecklas.

6.4 Huvudsaklig mark- och vattenanvändning

Att öppna staden mot vattnet innebär att stora delar av Södra Älvstranden bör utgöra allmän plats, tillgänglig för alla, vilket också bekräftas i de parallella stadsanalyserna. Platserna betecknas på kartan till höger antingen som gata / kaj eller som torg / park.

I kvarteren föreslås en blandad stadsbebyggelse i enlighet med kommunens översiktsplan, ÖP99. Förhållandet mellan bostäder och kommersiella utåtriktade lokaler kan variera, men ambitionen är en blandning på kvartersnivå.

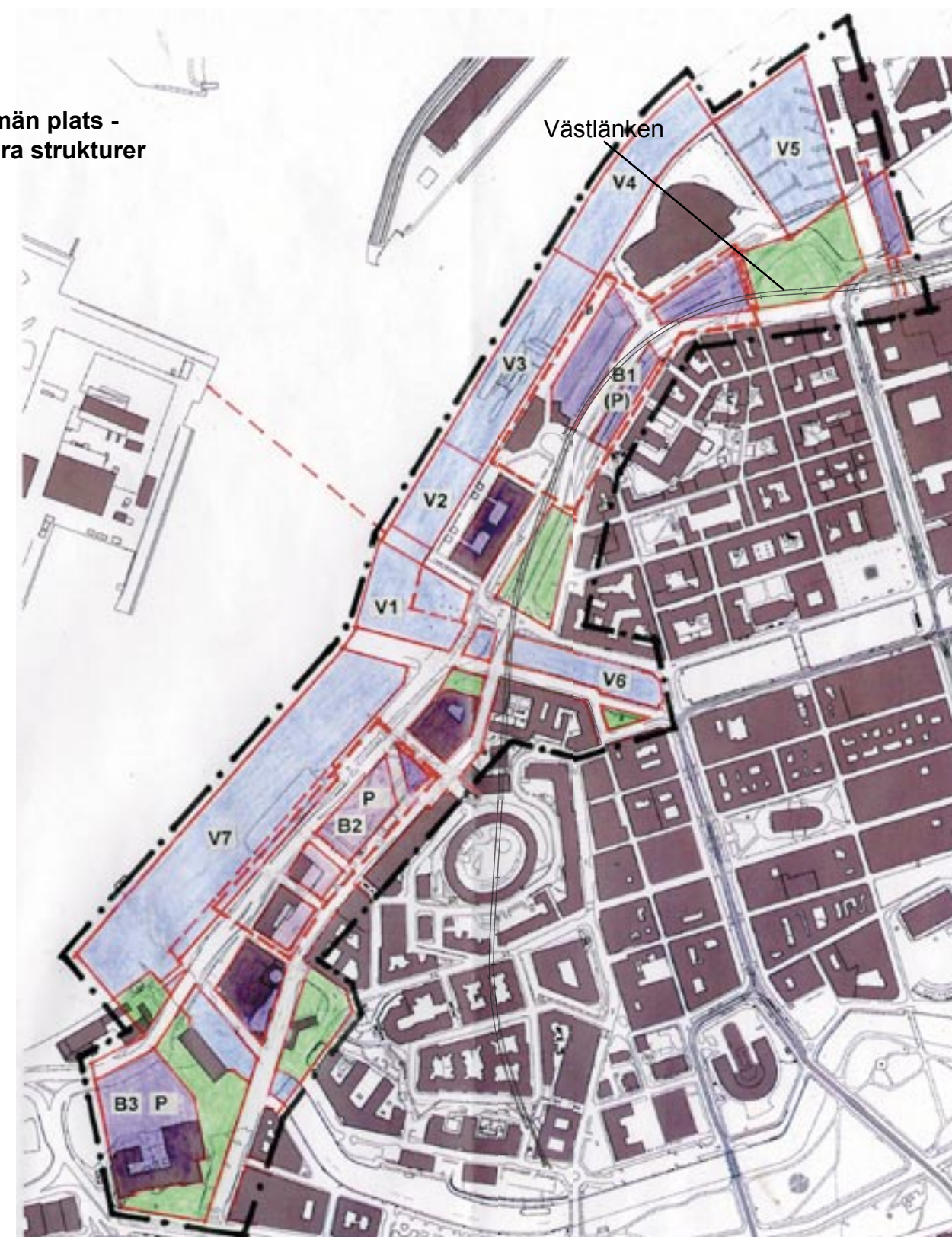
För att aktivera vattenanvändningen i Göta älv och Stora Hamnkanalen föreslås en rad möjliga aktiviteter, bland andra bad, gästhamnar, an-
göringsplatser för färjor och utflyktsbåtar samt tilläggsplatser för skutor och museifartyg. Till-
läggsplatser i Stora Hamnkanalen behöver inte kräva öppningsbara broar (jämför Vallgraven), även om det skulle vara en tillgång.

Parkeringsfrågan är central och även om en lägre norm för nytillkommande bebyggelse till-
lämpas måste underskottet av parkeringsplatser i City SV beaktas. Möjliga parkeringsanlägg-
ningar är i kv Barkassen (bakom Folkets hus), i kv Verkstaden (mellan St Badhusgatan och Skeppsbron) samt eventuellt under Packhus-
platsen och i anslutning till Kvarnberget. I öster finns också P-hus Nordstan som en viktig re-
surs.

Viktningen mellan bostäder och verksamheter blir med hänsyn till parkeringsbehovet betydelsefull.

Grundstruktur mark- och vatten

	Programområdets gräns
	Område med exempel på en grundstruktur för allmän plats - - kvarter. I det fortsatta planarbetet kan också andra strukturer prövas
	Allmän plats, gata/kaj
	Allmän plats, torg/park
	B1 Blandstad, solitärer med inslag av bostäder, i övrigt kommersiella utåtriktade lokaler
	B2 Blandstad, kvarter med stor andel bostäder, i övrigt kommersiella utåtriktade lokaler
	B3 Blandstad med stor andel kommersiella utå- triktade lokaler, ej bostäder
	P(P) Parkering (Parkering kan prövas)
	V1 Angöring färjor, utflyktsbåtar
	V2 Angöring linjetrafik
	V3 Fartygsmuseum
	V4 Gästhamn större båtar
	V5 Gästhamn mindre båtar, angöring färjor, utflyktsbåtar
	V6 Tilläggsplats större båtar
	V7 Bad, gästhamn mindre båtar, an- göring färjor, utflyktsbåtar



7 Delområden

Programmet behandlar Södra Älvstranden i tre olika delområden, Rosenlund - Stora Bommen, Stora Bommen och Stora Bommen - Lilla Bommen.



3 Stora Bommen - Lilla Bommen



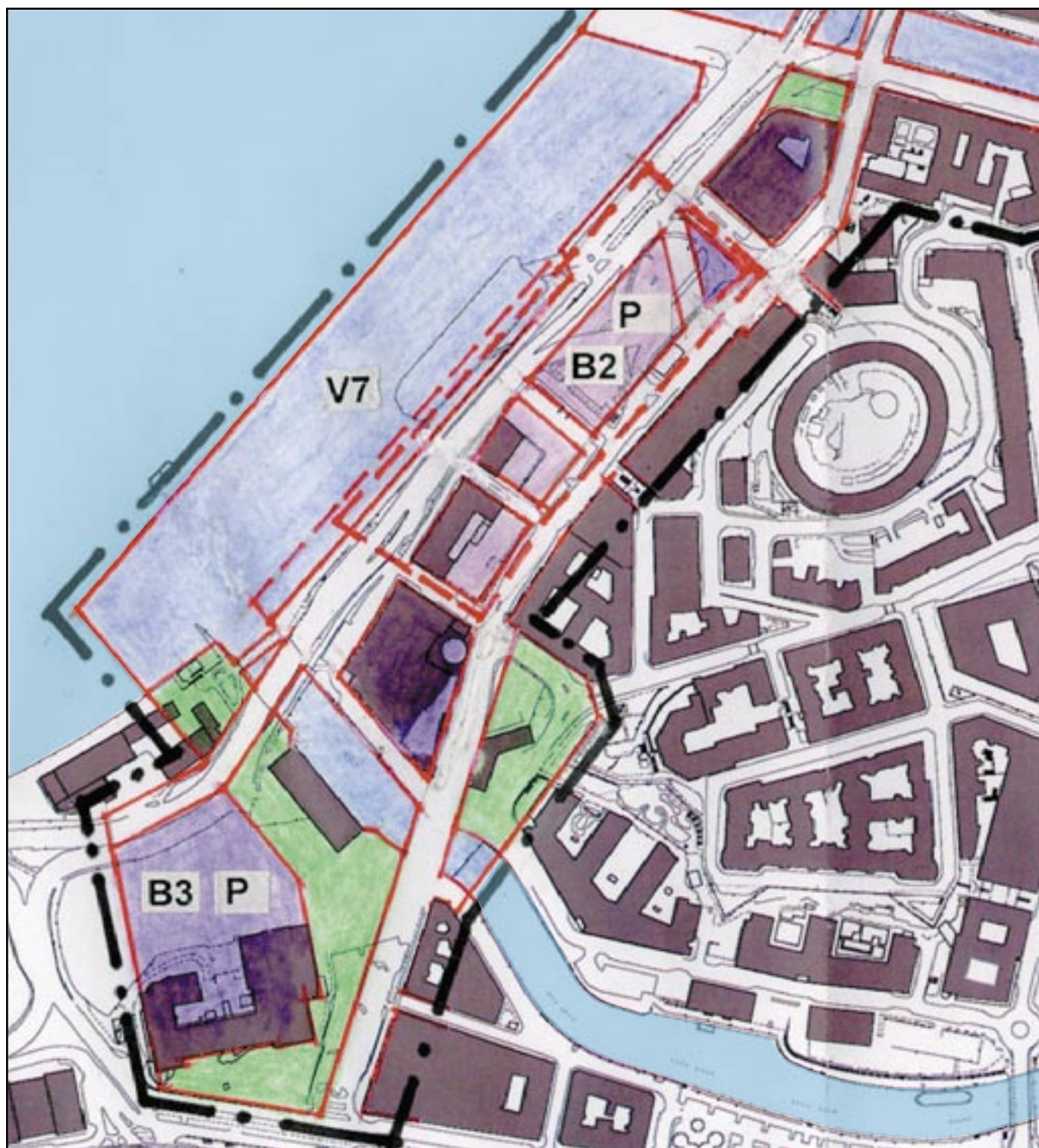
2 Stora Bommen



1 Rosenlund - Stora Bommen



1 Rosenlund - Stora Bommen



Beteckningar se sid 12.

7 Rosenlund - Stora Bommen

7.1 Orientering

I samrådet 2003, liksom i den förstudie som presenterades parallellt, diskuterades i första hand olika trafiklösningar för området. Flera av dessa har senare kunnat väljas bort (se del 1).

Som förutsättning för de parallella stadsanalyserna fanns två alternativa spårvägsdragningar, Stora Badhusgatan och Skeppsbron. Utvärderingsgruppen har bedömt möjligheterna att utveckla Skeppsbron till ett publikt och attraktivt kajstråk större med spårvägen på Stora Badhusgatan.

Utvärderingsgruppens rekommendationer:

Järntorget - Rosenlund

Vi rekommenderar att stråket från Järntorget via Heurlins plats till älven läggs fast som en viktig länk i gång- och cykelstrukturen inom området och dess kontakt med stråket utefter älven och en eventuell fortsatt färjetrafik. Stråket kan också utvecklas till ett "kulturstråk" mellan Frilagerhuset och det nya bebyggelsekvarteret Barkassen ovanpå tunnelmynningen.

Avvakta med att låsa användningen av kv Barkassen bakom Folkets hus till dess förutsättningarna för områdets innehåll klarlagts närmare. Bostäder i detta kvarter kan ifrågasättas då platsen är en av de mest strategiska i staden för en lokalisering av en för staden/regionen viktig verksamhet i gott kommunikationsläge. En kombination med en parkeringsanläggning, bland annat som ersättning för P-Arken, bör också provas.

P-Arken kan ersättas på lång sikt, om motsvarande kapacitet kan skapas i en p-anläggning i området med lokalisering så nära den västra tunnelmynningen som möjligt. En vändning och flyttning av P-Arken till ett läge öster eller väster om Rosenlunds nuvarande färjeläge och med infart/utfart via trafikplatsen vid tunnelmynningen bör provas som temporär lösning. En tredje variant kan vara

att flytta P-Arken till Frihamnens västra kaj. En möjlighet som bör provas är att det översta däckets på P-Arken görs publikt tillgängligt med t ex bad, café, restaurang, utsiktsplattform etc under en övergångstid innan arkens slutliga öde avgjorts.

Skeppsbron

För området mellan Stora Badhusgatan och älven föreslås att planprogrammet redovisar följande:

- att spårvägen och busstrafiken dras längs Stora Badhusgatan mellan Surbrunnsgatan och Lilla Badhusgatan. Stenpiren utvecklas till ett nytt färjeläge med plats för angöring av Älvsnabben och skärgårdstrafiken
- att området planeras för ett blandat innehåll med bostäder med olika upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar, kontor, verksamheter och butiker med en tydlig stadsstruktur med kvarter mellan stringenta stadsgator/kajstråk
- att samtliga bottenvåningar och våningar 1 tr upp skall kunna användas för lokaler och publik användning; våningar därovanför ska huvudsakligen reserveras för bostäder

- att vattenområdet utanför Skeppsbron förses med bryggarrangemang för gästhamnsverksamhet, lättare byggnader samt promenadstråk och vistelsezoner, lätta paviljonger med caféer, restauranger mm.
- att förutsättningarna för någon form av badanläggning i anslutning till Rosenlundsverket utreds med avseende på huvudmannaskap, finansiering och ekonomi samt säkerhetsaspekter med hänsyn till sjöfarten.
- att ny bebyggelses höjd, utbredning och gestaltning samt kajområdets och vattenområdets användning och gestaltning studeras och provas.
- att en förädling av Rosenlundsverkets yttre är nödvändig för områdets "image" och bör ske i samarbete med Göteborg Energi.

7.2 Allmän karaktär/identitet

Denna del av Södra Älvstranden har den största potentialen för att bli en direkt förlängning av det pulserande och småskaliga City som redan existerar runt Järntorget och på Kungshöjd. Ett vardagsgöteborg med en stor blandning av bostäder och olika verksamheter. Här finns en unik möjlighet att skapa en stadsbebyggelse och kaj- och vattenmiljö som inte kan åstadkommas någon annanstans i direkt anslutning till stads-kärnan.

Mer utstickande inslag kan vara en ny byggnad bakom Folkets hus och ett omdanat Rosenlundswerk, men i övrigt bör arkitekturen ansluta till Citys skala och variation. Gator, platser och parker bör i stor utsträckning vara allmänt tillgängliga och inte till för stor del upptas av privatiserade anläggningar eller trafikanordningar.

7.3 Struktur allmänna platser

När Götatunneln nu är klar blir stråket Kungsgatan – Järntorget möjligt att återupprätta och förstärka, bland annat genom en ombyggnad av Esperantoplatsen till en liten oas/piazza på vägen. I Esperantoplatsen korsas stråket av de båda stråken Rosenlundsgatan-Skeppsbron och Kungsgatan-Skeppsbron via Surbrunnsgatan.

Stråket Järntorget – älven via Heurlins Plats går att utveckla, bland annat genom att nuvarande och nya kulturverksamheter tillåts öppna sig utåt som inramning av stråket. Tunnelmynningen norr om Folkets hus är förberedd för att kunna byggas ovanpå. Bottenvåningen bör innehålla utåtriktade verksamheter för att ytterligare för-



Esperantoplatsen utformas som en livfull piazza söder om f d Rosenlunds kontorsbyggnad och en grön, litet lugnare del, norr därom. En lekskulptur och någon form av vattenkonst på den lugnare delen kan förhöja barnens upplevelse av platsen. Biltrafik över platsen blir tillåten i Rosenlundsgatan och Surbrunnsgatan-Kungsgatan.

stärka stråket mot älven. Färjeläget för Älvsnabbare (skytteln mellan Järntorget och Lindholmen) är viktigt att värna, även om inte någon direkt koppling kommer att finnas till spårvägsnätet. Många av resenärerna med Älvsnabbare är gående och cyklande från närbelägna stadsdelar. I stråket går också en viktig cykelförbindelse mellan Alléstråket/Linnéstaden och Hamnstråket.

Såväl Heurlins Plats och Esperantoplatsen som deras respektive stråk mot älvstranden kan med rätt utformning bli välkomnande mötesplatser för i första hand gående.

Skeppsbron utvecklas till ett attraktivt hamnstråk, en stensatt kaj med genomgående cykelstråk samt i övrigt promenadytor med publika verksamheter (caféer, utställningar, informationskiosker, båtuthyrning, hamnservice, mm).



Stråket mellan Järntorget och älven kan utformas som ett trafikfritt torg, öppet för diverse kulturaktiviteter.

En breddning av kajen till samma mått som närmast Stenpiren kan provas. Hela kajen innanför måste höjas till + 12,0 meter på grund av översvämningsrisken. Diskussioner förs om en ytterligare höjning p g a växthuseffekt och extremt väder, men några beslut i frågan finns ej.

I vattnet utanför provas möjligheterna att bygga en ny gästhamn med bryggor och aktiviteter med marin anknytning. Kanske kan "Träpiren" återuppstå för litet större båtar (se omslagsbilden del 1). Ett bad kan också vara intressant

att pröva. Som en temporär lösning kan kanske översta däck på P-Arken (i flyttat läge?) användas som bad/park? För att kunna ta in större båtar kan en muddring behövas. Vid Skeppsbron är det seglingsbara djupet idag 3-4 meter, medan det runt Stenpiren är ca 6 meter.



Skeppsbron, sedd från Stenpiren. En spårvagnshållplats kopplad till ett färjeläge kommer att byggas närmast piren. Hur resten av kajen och bebyggelsen ska utformas kommer att studeras vidare.

7.4 Bebyggelsestruktur

Kvarteret Barkassen (bakom Folkets Hus)

Götatunneln är bakom Folkets hus förstärkt för att kunna bära en byggnad i sex våningar. Utanför tunneln kan en högre byggnad provas. Läget – som en entrépunkt till City och som en markering av att här ligger mötesplatsen Järntorget – kan motivera en spektakulär "ikonbyggnad", ett signum för Göteborg och en pendang till "Läppstiftet" vid Lilla Bommen. Tomtens strategiska läge gör att innehållet noga bör övervägas. Klart är dock att byggnaden till stora delar ska innehålla parkering (som ersättning för P-Arken och för att begränsa trafiken in mot Skeppsbron). Våningarna ovanför kan innehålla verksamheter lämpliga att lokalisera i detta strategiska läge i staden.

Rosenlundsverket

Rosenlundsverket kommer att ligga kvar och behöver därför en ansiktslyftning. En lysande glaskub, som visar hur fjärrvärmen produceras, kan vara ett sätt. Att utveckla den gigantiska skorstenen och taklandskapet till ett konstverk ett annat. För att vald trafiklösning ska fungera måste kontorsbyggnaden mot Esperantoplatsen rivas och ersättas med en mer indragen, men gärna högre, byggnad. Också mot Skeppsbron - Surbrunnsgatan kan en påbyggnad prövas. Tegelfasaden mot Rosenlundskanalen bör bevaras som ett exempel på god industriarkitektur.



Rosenlundsverket behöver en ansiktslyftning. Här ett exempel på ett fjärrvärmeverk i Wien.

Kvarteren mellan St. Badhusgatan och Skeppsbron

Redan i 1866 års stadsplan för utvidgningen av 1600-talsstaden Göteborg angavs det lämpligt med en kvartersrad utmed Skeppsbron. Så blev också fallet, men bebyggelsen utgjordes då till stor del av industrier och hamnmagasin. Idag

präglas området av stora trafikytor samt den karaktärsfulla bebyggelsen i kvarteren Stora Bommen, Redaren och Mercurius. Rosenlundsverket dominerar med sin höjd, sin iögonenfallande silhuett och front mot älven. Ett dominerande inslag är också den ”rygg” som bebyggelsen utefter Stora Badhusgatans södra sida och Otterhällan med sin topografi och bebyggelse utgör, inte minst de kraftfulla byggnadsvolymer i Otterhall (Göteborgs första ”skyskrapa”) och hotell Riverton.

Ett förhållningssätt kan vara att åter fylla de till stora delar avrivna kvarteren med ny bebyggelse. Traditionella innerstadskvarter med 1-2 våningar publika verksamheter eller kontor och där ovanför bostäder. Skalan bör anpassas till kringliggande befintlig bebyggelse och framför allt inte konkurrera med domanterna Otterhällan, Otterhall och hotell Riverton på höjden. Slutna kvarter ger förutom tydliga gränser mellan privat, halvprivat och offentligt (social kontroll) också en variation i lägenhetsutbudet. Slutna kvarter ger också bättre närmiljö, jämfört med punkthusliknande former. Gröna gårdar skapar trygghet och kompenserar den mer hårdgjorda offentliga miljön. Blandningen av verksamheter och bostäder skapar trygghet även på de allmänna platserna. Lokalgator med en spridd trafik bidrar till såväl livlighet som trygghet. Utmed Stora Badhusgatan kan prövas att utveckla befintliga byggnader på gatans södra sida, bland annat genom att blanda verksamheter och bostäder. Ett problem kan dock vara enkelsidiga lägenheter mot en relativt trafikerad gata. För hotell Riverton kan en påbyggnad av högdelen med ett antal våningar prövas. Tvärgatorna bör förläggas så att en bättre kontakt mellan Otterhällan och älven åstadkoms. En rivning av befintlig byggnad i kvarteret Redaren (”Kinesiska muren”) kan också övervägas med anledning av svåra sätt-

ningar.

I det fortsatta arbetet kan det emellertid uppstå diskussioner om andra förhållningssätt och principer (se sid 20-21).

7.5 Trafikstruktur

Efter Götatunnelns öppnande har trycket på Järntorget och Järntorgsmotet ökat radikalt. För att öka kapaciteten och få bättre flyt i trafiken är en spridning önskvärd. För att minska trafikproblemen vid Järntorgsmotet krävs att trafik till/från centrum kan nå motet både från norr och från söder. Den enda möjligheten att åstadkomma detta är genom att åstadkomma dubbelriktad trafik på ömse sidor om Rosenlundsverket. På norra sidan finns det utrymme men på södra sidan krävs att Göteborg Energis kontorsbyggnad rivas och ersätts med en ny i ett indraget läge för att det ska gå att åstadkomma en god trafiklösning.

För att klara Stora Badhusgatans funktion som både kollektivtrafikstråk, lokalgata samt del av cityringen krävs ett väl tilltaget gatuutrymme. Helt klart är att dagens gatubredd på 18 meter inte är tillräcklig. Nödvändig gatubredd kan inte fastställas i detta skede utan får klargöras i det fortsatta arbetet.



Linnégatans nedre del, med funktioner liknande dem som

behövs i Stora Badhusgatan.

För att klara kapaciteten för kollektivtrafiken i öster kan en separering av spårvagns- och buss-trafiken aktualiseras. Busshållplatsen hamnar då något längre från Stenpiren.

7.6 Parkering

Parkeringsbehovet för idag boende, verksamma och besökare i området har tidigare bedömts till ca 570 bilplatser. Då någon beräkning av tillkommande exploateringsvolym inte görs i programskedet, kan inte heller det totala parkeringsbehovet uppskattas. Arbeta med en ny parkeringspolicy för City pågår och en lägre p-norm för i första hand verksamheter diskuteras. Verksamheter i området med stort behov av närparkering är framför allt hotellet, som inte har någon sådan på egna tomter.

Som kompensation för P-Arkens 400 platser bör i första hand ett stort parkeringsinnehåll i kvarteret Barkassen vid tunnelmynningen bakom Folkets hus sökas.

I föreslagna nya bebyggelsekvarter utmed Skeppsbron finns dock möjligheter att i källarplan skapa nya parkeringsplatser även i områdets inre delar. Tidigare beräkningar visar på en potential i storleksordningen 500 platser.

2 Stora Bommen



Beteckningar se sid 12.



Illustration av gång- och cykelbron från Lundbyvass. Beslutet att lägga ned Englandstrafiken kan aktualisera frågan om att i stället flytta Stenas Tysklandsterminar till Frihamnen.



Bilden visar hur det skulle kunna se ut om Älvsnabben läggs till vid Stenpiren.

8 Stora Bommen

8.1 Orientering

Parallellt med detta program har ett program för en ny gång- och cykelbro över älven tagits fram. Bron landar vid Stora Bommen öster om Stora Hamnkanalen.

Utvärderingsgruppens rekommendationer:

I planprogrammet bör en älvförbindelse mellan kasinot och Lundbyvass ingå som ett första steg att förbättra kontakten mellan älvstränderna. Huruvida älvförbindelsen skall genomföras i form av en fast broförbindelse eller utbyggd färjetrafik får diskuteras vidare med beaktande av säkerhets-, ekonomiska och finansieringsfrågor.

Vi föreslår att Stenpiren i planprogrammet prövas som nytt färjeläge för älvtrafiken och terminal för skärgårdstrafiken med nära koppling till spårvägs- och busshållplats på kajen.

Stenpiren bör studeras vidare med inriktningen att skapa en aktiv plats med informationstorg, café och andra publika aktiviteter.

Förutsättningar för att göra broarna över Stora Hamnkanalen öppningsbara för båtar under vissa begränsade tider bör studeras m h t kostnader och trafikering. Skeppsbroplatsen kan omdanas till en "fickpark" utmed hamnstråket.

8.2 Trafiknod

Vid Stenpiren kan en viktig kommunikationsknutpunkt utvecklas. Planer finns att flytta Älvsnabbens ändhållplats hit. Det finns också tankar att återupprätta direkta förbindelser med snabbfärjor från såväl Södra som Norra skärgården till City. I kombination med högfrekventerade hållplatser för spårvagnar och bussar i nära anslutning ger detta en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken. En ny bro eller skyttel för gång- och cykeltrafik över älven skulle också ge en viktig nod för den trafiken här.

För att ge busstrafiken en genare väg och inte belasta hållplatsen på Skeppsbron för mycket

kan en busshållplats skapas i Stora Badhusgatan. En något mindre koncentrerad bytespunkt får i så fall accepteras.

8.3 Informationspunkt, mötesplats

Ett infocenter för fortsatt medborgarmedverkan i utvecklingen av Södra Älvstranden kan få en strategisk placering i denna knutpunkt, antingen på Stenpiren eller på en utbyggd kaj vid en broanslutning öster om Stora Hamnkanalen. På sikt kan Stora Bommen bli en lika populär mötesplats som Brunnsparken eller Kungssportsplatsen i City.

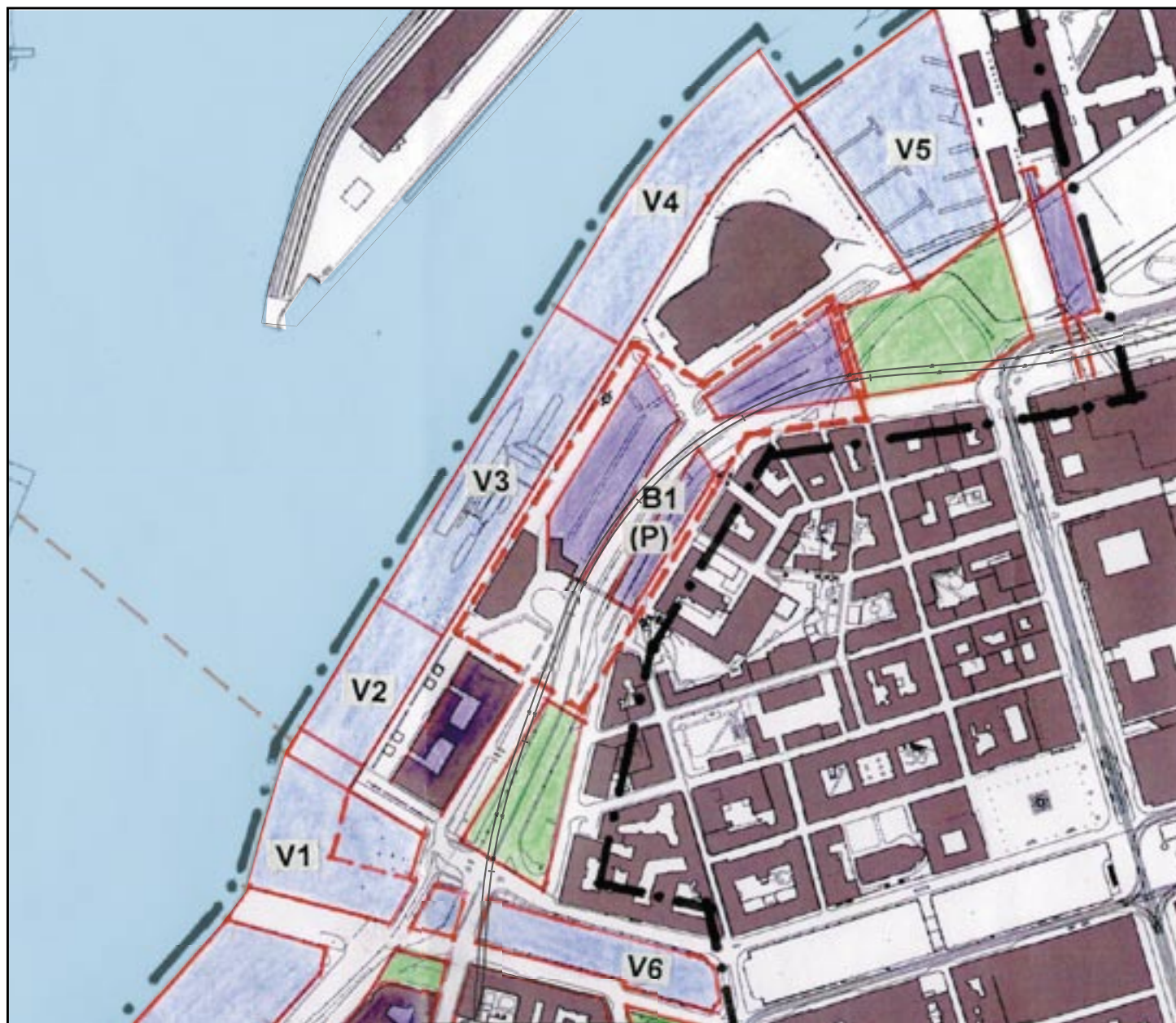
8.4 Stora Hamnkanalen

Stora Hamnkanalen kan aktiveras med skutor i vattnet som en påminnelse om att detta var Göteborgs första hamn. Det berikar också såväl Norra som Södra Hamngatan in mot Lilla Torget – och vidare i Magasinsgatan respektive mot Brunnsparken. Båda gatorna bör få promenadstråk på kajerna. Särskilt utmed Norra Hamngatan finns möjligheter till attraktiva uteserveringar.



Göteborg som hamnstad måste återupprättas även i centrum genom nya aktiviteter i vattnen. Här en idé om St. Hamnkanalen.

3 Stora Bommen - Lilla Bommen



Beteckningar se sid 12.

På kartan är den mest aktuella sträckningen av Västlänken, om alternativ Haga-Korsvägen via Södra Älvstranden väljs, markerad med två svarta linjer. Som framgår påverkas flera tänkbara bebyggelsekvarter, varför en samordnad planering blir särskilt viktig.

9 Stora Bommen-Lilla Bommen

9.1 Orientering

I samrådet 2003 diskuterades i första hand tre trafiklösningar för området. Programmet nu är inte lika detaljerat, men i samband med återställandet efter bygget av Götatunneln har läget för den nya lokalgatan i öster lagts fast.

Utvärderingsgruppens rekommendationer:

Vi föreslår att planprogrammet redovisar följande inriktning av den framtida stadsutvecklingen för delen Stora Bommen - Lilla Bommen:

Packhusplatsen

Möjligheter till framtida byggrätter för i första hand publikt ändamål föreslås dels mellan Operan och Kajskjul 8, dels mellan Operan och Västra Nordstan.

Packhusplatsen utformas som en öppen plats för publikt ändamål. Platsen kan dock inramas med någon form av bebyggelse i öster för att skapa en rumslig avgränsning. Möjligheterna att utveckla ett migrantcentrum/internationellt kulturhus i eller i anslutning till Tullpackhuset utreds vidare med inriktning mot att finna intressenter och finansierare.

Bergsslutningen mot Kvarnberget kan prövas för bostäder, terrasser med publika lokaler (till exempel café, restaurang). Möjlighet att ordna parkering i berget bör prövas i det fortsatta arbetet.

Lilla Bommen

Lilla Bommens torg utformas som en öppen plats/park för publikt ändamål inramad av byggnader i väster och öster för att skapa ett tydligare stadsrum.

Området mellan Östra Nordstaden och Lilla Bommens hamn föreslås prövas för byggrätt för handel och annan kommersiell användning.

Området mellan Operan och Västra Nordstan föreslås reserveras för byggrätt med publikt innehåll (till exempel hotell – kultur).

9.2 Allmän karaktär/identitet

Delen öster om Stora Hamnkanalen har en delvis annan karaktär än delen väster därom. Litet mer fest och glamour, men också bostäder och kontor i Västra Nordstan. Lilla Bommen – Maritiman – Kajskjul 8 - Casinot är redan idag en given besöksplats för många turister i staden. Sett ur ett integrationsperspektiv vore fler publika verksamheter önskvärda i Västra Nordstan och fler bostäder mot vattnet. Detta är emellertid inte helt enkelt att åstadkomma. Kanske är det så att "turistgöteborg" bör tillåtas att växa här – Göteborgs nya signum och en självklar plats för besökare.

9.3 Struktur allmänna platser

Packhusplatsen bör bevaras som ett öppet torg för flexibel användning – till exempel aktiviteter till ett växande migrantcentrum. Dock bör platsen avgränsas mot öster för att ett tydligare avgränsat stadsrum.

Postgatan och Kronhusgatan – liksom Smedjegatan - är stråk som bör förstärkas genom att öppna bottenvåningarna i befintliga hus för utåtriktade aktiviteter.

Lilla Bommen är pendangen till Götaplatsen i Göteborgs paradgata Östra Hamngatan - Kungsportsavenyn. Platsens historia är brokig, med bland annat en aktiv hamnverksamhet och stadens cellfängelse. Det är viktigt att platsen definieras med en omgivande bebyggelse, som dels knyter samman Västra och Östra Nordstan med Operan respektive Lilla Bommens kajskjul och kontorskvarter. Gästhamnen kan utvidgas något och den trafikfria platsen blir därmed i

storlek jämförbar med Götaplatsen. Platsen kan innehålla en torgdel och en parkdel. Den har med sina kringliggande verksamheter större möjligheter än Götaplatsen att fyllas med liv året om och kan liksom Stora Bommen utvecklas till en naturlig mötesplats.

En curtinmur har demonterats och en hemförrådsbåt konserveras för närvarande. Båda bör exponeras på lämpligt sätt i området.

För att koppla City till Södra Älvstranden är det viktigt att också aktivera stråken Östra Hamngatan och Torggatan från Gustav Adolfs Torg. En sådan är redan på gång såväl i Östra Nordstan som i f d Hasselbladskvarteret.

9.4 Bebyggelsestruktur

Karaktäristiskt för denna del är den mycket tydliga stadsfronten mot 1600-talets kvartersstad i Västra Nordstan och på Kvarnberget. Utanför denna front har solitärer uppförts, men det har också funnits anslag till en kvartersrad. Tankar som kan prövas är att skapa kontakt mellan Kvarnberget och Packhuskajen, till exempel genom någon form av terrasser med byggnader för restauranger/caféer och eventuellt bostäder. Under dessa kan en parkeringsanläggning smogas in.

Mellan Kajskjul 8 och Göteborgsoperan kan ett bebyggelsekvarter för i första hand publik verksamhet prövas. Exempel på sådan som diskuteras underhand är danspalats, vikingacentrum, fartygsmuseum och kulturhus. Bebyggelsen bör underordna sig Operan, som även fortsättningsvis bör vara områdets dominant, och framför allt inte störa stadsfronten på Kvarnberget.

9.5 Trafikstruktur

Från Packhusplatsen dras en sammanhållen gata med ett kollektivkörfält och ett bilkörfält i vardera riktningen österut till Lilla Bommen. Gatan läggs så nära Kvarnberget och kvarteren i Västra Nordstan som möjligt. Kollektivtrafiken får en hållplats vid f d Hasselbladskvarteret.

Det genomgående gång- och cykelstråket ligger i huvudsak kvar i befintlig sträckning.

Om Västlänken byggs enligt alternativ Haga-Korsvägen via Södra Älvstranden kan såväl utbyggnaden av spårvägen (Operalänken) som flera bebyggelsekvarter komma att påverkas, inte minst tidsmässigt.

9.6 Parkering

Parkeringsbehovet för idag boende, verksamma och besökare i området har tidigare bedömts till ca 430 bilplatser. Då någon beräkning av tillkommande exploateringsvolym inte görs i programskedet, kan inte heller det totala parkeringsbehovet uppskattas. Arbete med en ny parkeringspolicy för City pågår och en lägre p-norm för i första hand verksamheter diskuteras. Två verksamheter i området är emellertid i stort behov av närparkering; Casinot och Operan.

I föreslagna nya bebyggelsekvarter finns dock möjligheter att i källarplan skapa nya parkeringsplatser, liksom under en eventuell terrassering mot Kvarnberget. En sådan har tidigare beräknats kunna rymma ca 300 bilplatser.

Det är också möjligt att skapa ett parkeringsgarage under Packhusplatsen.



En idé som kommit fram bland annat i de parallella stadsanalyserna är "Kvarnbergets hängande trädgårdar".



Packhusplatsen bör avgränsas mot öster för att få ett tydligare stadsrum. Kan parkeringen förläggas under mark?



I Tull- och Packhuset finns redan ett embryo till ett migrantcentrum.



Bakom den här vepan aktiveras f d Hasselbladskvarteret som en länk mellan City och Södra Älvstranden.

10. Genomförande, etapper

10.1 Genomförande – ansvar

Genomförandet av föreslagna förändringar inom programområdet kommer att samordnas av Älvstranden Utveckling AB i enlighet med den modell som tillämpats på Norra Älvstranden. Det innebär att samverkan kommer att ske med kommunala förvaltningar och bolag, i första hand Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Trafikkontoret, Park- och Naturförvaltningen, Göteborgs Hamn, Göteborg Energi, samt fastighetsägare och nyttjare inom området.

Utgångspunkten för genomförandet är, enligt kommunstyrelsens uppdrag, att byggrätterna inom det aktuella området skall bära de kostnader som krävs för exploateringsgenomförande. Planprogrammet har därför utformats med en flexibilitet inför det fortsatta arbetet med utformning och gestaltning för att en balans mellan kostnader för och intäkter av exploateringen över tiden skall kunna åstadkommas. Spårvägen mellan Järntorget och Lilla Torget är finansierad i Göteborgsöverenskommelsen.

Genomförandefrågorna kommer på sedvanligt sätt att ingående behandlas i detaljplanearbetet. Men för att ”ringa in” kostnads- och intäktsbilden för ett så komplext stadsutvecklingsprojekt som Södra Älvstranden har redan i detta skede en ramkalkyl påbörjats för Skeppsbron (avsnittet mellan Rosenlundskanalen och Stora Hamnkanalen), dvs den del av programområdet som kommer att utgöra den första utbyggnadsetappen.

10.2 Etapper

Utvecklingen av programområdet i enlighet med planprogrammets intentioner kommer att ta lång tid – olika lång för de olika delarna. Inte minst gäller detta området mellan Stora Hamnkanalen och östra tunnelmynningen, dvs den del av programområdet som kan komma att påverkas av Västlänken. Med hänsyn till områdespåverkande faktorer kan programområdet från genomförandesynpunkt delas in i följande tre delar:

Götatunnelns västra tunnelmynning med omgivande delar (Kv Barkassen m fl)

För kv Barkassen (delen ovan tunnelmynningen) finns gällande detaljplan som upprättades i samband med Götatunnelns planering. Planen behöver ses över i samband med den fortsatta planeringen av området. Denna del av programområdet utgör ett både strategiskt och välannonserat avsnitt där fortsatta överväganden om användning behöver ske innan översyn av gällande detaljplan påbörjas. Inte minst behöver sambandet/samverkan med Folkets hus analyseras. Ett stort inslag av parkering är önskvärt i kvarteret. Stråket Järntorget – Heurlins Plats – Göta älv bör om möjligt färdigställas i ett tidigt skede.

Skeppsbron – området mellan Rosenlundskanalen och Stora Hamnkanalen

Denna del av programområdet har entydigt i de parallella stadsanalyserna föreslagits för bostäder, verksamheter, caféer, restauranger mm. Genom att området i och med Götatunnelns tillkomst är möjligt att ta i anspråk föreslås det utgöra den första utbyggnadsetappen inom programområdet. Inför detaljplanearbetet kommer parallella arkitektuppdrag beträffande innehåll, utformning och gestaltning av byggnader och ofentliga rum/vattenområden att genomföras.

För en sådan uppgift gäller att hänsyn skall tas till såväl kulturhistoriska och kulturmiljövärden, arkeologi som buller från trafik och verksamheten vid Rosenlundsverket samt risker i samband med sjöfarten, översvämning, farligt gods etc. Dessutom är de ekonomiska förutsättningarna för genomförandet viktiga att beakta.

Detaljplan och järnvägsplan upprättas 2007-2008 och en byggstart kan därmed ske 2008-2009.

Stora Bommen – Lilla Bommen

Om förslaget till Västlänken – Haga-Korsvägen via Södra Älvstranden – vidareutvecklas och genomförs, vilket är kommunens uttalade avsikt, kan det innebära att avsnittet av Södra Älvstranden mellan Stora Hamnkanalen och Lilla Bommen kommer att vara byggplats under många år. Val av alternativ inför fortsatt arbete beräknas ske hösten 2006. Under förutsättning att regeringen ger sitt godkännande 2007 kommer detaljplan och järnvägsplan att upprättas under 2008-2009 med sikte på en byggstart 2011. Om finansieringsfrågan då är löst kan tunneln stå klar 2017.

10.3 Behovsbedömning MKB

Behovsbedömningen är en första analys av om föreslagen omdaning av Södra Älvstranden innebär betydande miljöpåverkan.

Den stora (positiva) förändringen av miljön på Södra Älvstranden är effekten av byggandet av Götatunneln. Riksintresset riksväg 45 flyttar därmed ned under mark. För detta finns en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättad 1997, bilaga 7.

Övriga riksintressen är sjöfarten på Göta älv och kulturmiljön Göteborgs stadskärna. Eventuella konflikter mellan det förra och etableringar i vattnet utanför Skeppsbron måste belysas i det fortsatta planarbetet.

Föreslagen ändrad markanvändning bedöms inte innebära betydande påverkan på riksintresset Göteborgs stadskärna. Samtidigt utgör området fast fornlämning, varför arkeologisk förundersökning och tillstånd från Länsstyrelsen erfordras före schaktningsarbeten.

Utbyggnaden av kollektivtrafiken utmed Södra Älvstranden är av avgörande betydelse för stadens strävan att nå en långsiktigt hållbar utveckling. Fler linjer, mer flexibla trafikeringsmöjligheter och tätare turer är ett sätt att locka fler att åka kollektivt istället för att ta bilen. Målbilden för K 2020 är högt ställd och Södra Älvstranden är en viktig länk i det totala systemet med en utbyggd kollektivtrafik.

För att klara miljö kvalitetsnormerna (MKN) i övriga staden är det också viktigt att öka andelen resande med kollektivtrafiken. Kringen är en av förutsättningarna för att så ska bli fallet.

För utbyggnaden av Kringen upprättas parallellt med detta program en förstudie för den järnvägsplan som ska bana väg för utbyggnaden. Järnvägsplanen kommer att åtföljas av en enligt järnvägslagen obligatorisk MKB. Som ett första steg finns i förstudien en inledande beskrivning av kulturmiljö, stadsbild, natur, friluftsliv och turism, framtida buller och vibrationer, förorenad mark och magnetiska fält. MKBn avses bli gemensam för järnvägsplanen och detaljplanen.

För Rosenlundsverket pågår en miljöprövning enligt den nya miljöbalken. Prövningen väntas bli klar i början av 2007.

Sammantaget gör Stadsbyggnadskontoret bedömningen att ett genomförande av detta program och de därpå följande detaljplanerna inte medför en betydande miljöpåverkan (MB 6:11) och att någon separat miljökonsekvensbeskrivning för detaljplanerna därför inte behövs (PBL 5:18). Förutom ovan nämnda gemensamma MKB för etapp 1 kommer dock miljökonsekvenserna att belysas även i detaljplanerna. Vissa frågor måste också belysas närmare i det fortsatta planarbetet (se 11. Fortsatt arbete).

10.4 Temporära åtgärder

Enligt genomförandavtalet mellan Vägverket och Göteborgs Stad ska Vägverket bygga om lokalgatunätet för att anpassa de gator som utgjort Götaleden till dess nya funktion. Eftersom inga detaljplaner finns färdiga sker under 2006-2007 endast temporära åtgärder och avtalet förhandlas om.

Esperantoplatsen kan dock redan nu byggas om till sin permanenta utformning (se sid 15). Stora Badhusgatan och Skeppsbron byggs om till dubbelriktade lokalgator och parkeringsplatsen mellan gatorna återställs. Mellan Packhusplatsen och Operan tas två körfält bort. Det ena blir en genomgående cykelbana, det andra planteras. Väganordningar tas bort och ett nytt övergångsställe läggs i Kronhusgatans förlängning. Om genomförandet av den permanenta lösningen senareläggs på Västlänken kan ytterligare temporära åtgärder aktualiseras på **Packhusplatsen**.

Vid **Lilla Bommen** byggs S:t Eriksgatan i sitt permanenta läge med ny hållplats vid f d Hasselbladskvarteret. Gatan förbereds för att senare kunna rymma spårväg. Platsen mellan gatan och Lilla Bommens hamn blir trafikfri med gena gångstråk från Östra Hamngatan till Operan respektive kajskjulen på östra sidan av gästhamnen. I väster byggs en ny tillfart till Operan och i öster en ny anslutning från Mårten Krakowleden till en ny cirkulationsplats vid Östra Hamngatans slut.

11. Fortsatt arbete

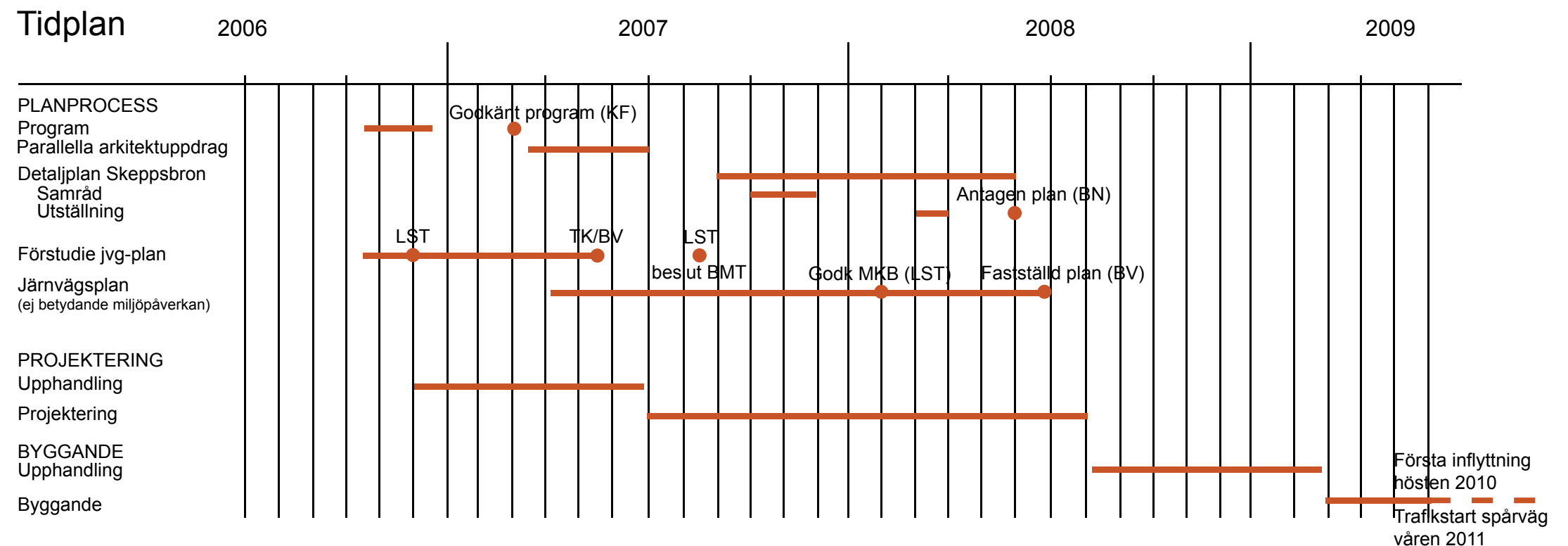
Programmet, som beräknas godkännas av kommunfullmäktige i februari-mars 2007 ligger till grund för de detaljplaner som successivt upprättas för olika delområden. Den första omfattar

området mellan Rosenlundskanalen och Stora Hamnkanalen. På motsvarande sätt ligger förstudien till grund för den järnvägsplan som ska upprättas för spårvägen mellan Järntorget och Lilla Torget.

Flera frågor behöver belysas närmare i detaljplaneskedet, bland andra användning och gestaltning av ny bebyggelse, gator, kajer och övriga allmänna platser samt vattenområdet utanför Skeppsbron, förhållandet mellan sjöfarten och möjliga verksamheter i vattnet utanför Skeppsbron, eventuella skyddsåtgärder för att möjliggöra nya bostäder nära Rosenlundsverket, hur parkeringsbehovet kan tillgodoses om P-Arken tas bort, eventuella åtgärder mot höga nivåer för vatten, buller, vibrationer, luftföroreningar och magnetfält i Stora Badhusgatan, geoteknik och behandling av förorenad mark samt utformning av kollektivtrafiknoden vid Stenpiren.

12. Litteratur

Kringen, huvudrapport 1995
Fördjupad översiktsplan för SÖDRA ÄLVSTRANDEN 1997
Översiktsplan för Göteborg, ÖP99
Program för SÖDRA ÄLVSTRANDEN, steg 1, 2003
Vattenplan för Göteborg, SBK 2003
Blandstad, internrapport SBK 2004
Jan Jörnmark,
Göteborgs globalisering, Värnamo 2005
Jane Jacobs
Den amerikanska storstadens liv och förfall, Daidalos AB 2005
Richard Florida
The Rise of the Creative Class, Daidalos 2006
Emma Olvenmyr:
Barnvänligt - att ge plats för barn, 2003





Lennart Widén
Tfn: 61 15 69

Program för detaljplaner
SÖDRA ÄLVSTRANDEN – delen Rosenlund – Lilla Bommen

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

SAMRÅDETS GENOMFÖRANDE

Byggnadsnämnden beslöt 2006-10-31 att genomföra samråd för rubricerade program. Förslaget har sänts för yttrande enligt upprättad samrådslista under tiden 8 november – 19 december 2006.

Förslaget har under samma tid varit utställt på stadsbyggnadskontoret samt på stadsmuseet och stadsdelsförvaltningarna Centrum och Linnéstaden. Ett samrådsmöte hölls 2006-11-15 på Stadsmuseet och en stadsvandring genomfördes 2006-11-18.

Intresset för samrådet har varit stort. 63 yttranden har inkommit. Synpunkter har därutöver framförts vid utställningsplatserna och på samrådmötet. Synpunkter, som bekräftar eller styrker programmets förslag, kommenteras ej nedan.

Kopior av relevanta yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, Älvstranden Utveckling AB och övriga berörda för kännedom och ev. beaktande vid kommande detaljplaners genomförande.

SAMMANFATTNING

I flertalet remissvar ses samrådshandlingen som en konstruktiv uppföljning av de parallella stadsanalyser som föregått programmet. Om programmets detaljeringsgrad och ställningstaganden råder delade meningar. Frågor, där åsikterna går isär, är bland andra exploateringens omfattning och karaktär, bevarande/ersättning av befintlig bebyggelse, tillgänglighet, trafik och parkering, barriärer och störningar.

Inför nästa steg i planeringen – plansamrådet – kommer dels parallella arkitektuppdrag om exploateringen vid Skeppsbron att genomföras, dels fördjupade studier om bland annat parkering, geoteknik och störningar.

PROGRAMFÖRTYDLIGANDEN

- Samrådshandlingen revideras ej, utan kompletteras med en sammanfattning av samrådsredogörelsen med viktiga förtydliganden och kompletteringar.
- Ett ramavtal tecknas, där ansvarsfördelningen för genomförandet mellan kommunen och Älvstranden Utveckling AB läggs fast.
- Götatunneln är i första hand ett stadsmiljöprojekt och inte ett trafikprojekt. De stadsbyggnadsmässiga frågorna ska därför väga tyngre än de trafiktekniska.
- Kommande detaljplaner ska åtföljas av gestaltungsprogram, där utformningsprinciperna för kvarter och allmänna platser läggs fast.
- För Skeppsbron ska en stor andel bostäder, särskilt hyresrätter, säkras.
- I den fortsatta planeringen ska åtgärder som ger ett skydd motsvarande en lägsta golvhöjd i entrévåning på nya byggnader om +12.8 prövas.
- Konsekvenserna av att bevara respektive ersätta Mercurhuset och "Kinesiska muren" ska belysas i de parallella arkitektuppdrag, som kommer att föregå nästa steg i planeringen – plansamrådet.
- Öster om Surbrunnsgatan ska ett körfält i vardera riktningen för kollektivtrafik och ett för biltrafik finnas. Väster om Surbrunnsgatan ska dubbelriktad biltrafik plus spårvagnstrafik rymmas söder om Rosenlundsverket och dubbelriktad biltrafik plus busstrafik rymmas norr därom.
- Tillgängligheten med bil är viktigast för besökare. För verksamma kan en lägre parkeringsnorm och längre gångavstånd tillämpas. För boende kan en max-norm prövas.

KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M.M.

1. **Fastighetsnämnden** tillstyrker programmet. För att säkerställa principerna för genomförandet av utbyggnaden behöver ett ramavtal tecknas mellan Älvstranden Utveckling AB och kommunen. Programmet har en bättre avvägning mellan allmän plats och kvartersmark än den nu gällande fördjupade översiktsplanen. Att förlägga spårvägen i Stora Badhusgatan blir nödvändigt om del av Skeppsbron ska bli trafikfri. Det innebär att Stora Badhusgatan blir bredare för att rymma samtliga trafikslag. Därmed är det viktigt att inte låsa kvartersgränsen mot älven utan ge utrymme för olika bebyggelseförslag i den fortsatta planeringen. Det är betydelsefullt att bebyggelsevolymen blir tillräckligt stor för att säkra kvaliteten på de allmänna anläggningarna i området. Genom att flytta bort P-arken kommer det att uppstå ett underskott av bilplatser i sydvästra city. Detta behöver studeras vidare i kommande planarbeten.

Kommentar: Att exploateringsintäkterna i varje delområde ska täcka samtliga kostnader för allmänna anläggningar kan inte vara en förutsättning för omvandlingen av Södra Älvstranden. Principerna för genomförandet behöver därför regleras i det ramavtal fastighetsnämnden föreslår. Principerna förs därefter in och utvecklas i kommande detaljplaners genomförandebeskrivningar. Beträffande parkering, se punkt 3 nedan.

2. **Förvaltnings AB Framtiden** ser det som angeläget att skapa ett område med olika upplåtelseformer där de kommunala bolagen bör vara en aktör som medverkar. Ytan är begränsad och det är angeläget att skapa en balans mellan så kallade upplevelser i form av restauranger, övrigt nöjesutbud och tillgången till nya hyresrätter med vattennära läge.

Det finns idag ca 1.300 parkeringsplatser, varav ca 800 är belägna väster om Stora Hamnkanalen. Av dessa är hälften provisoriska och fördelas mellan P-arken (400) och avrivna tomter (230). Parkeringsplatserna används av besökare, verksamma och boende. Parkeringsfrågan i området är komplicerad och behovet av parkering är påtagligt för samtliga grupper. Det är angeläget att tillgängligheten till området blir så stor som möjlig och att möjligheter skapas för flera alternativa färdsätt.

Kommentar: Om målbilden att Södra Älvstranden ska vara tillgänglig för alla synes det naturligt att en stor andel hyresrätter i området säkerställs. Beträffande parkering, se punkt 3 nedan.

3. **Göteborgs Stads Parkerings AB** har den bestämda uppfattningen att P-arken måste ligga kvar i nuvarande läge till man tagit fram en fungerande lösning i området för att täcka parkeringsbehovet. Annars befaras en kaotisk parkeringssituation såväl i city som i det aktuella området med cirkulerande trafik och ökad miljöbelastning. När en sådan lösning föreligger kan en flyttning av P-arken uppströms övervägas för att säkerställa en fungerande parkering i ett attraktivt city där både besökare, verksamma och boende tillgodoses.

Kommentar: Södra Älvstranden som del i ett växande regioncentrum måste ha en god tillgänglighet för i första hand besökare, även de som kommer hit med bil. För verksamma i området kan tillgängligheten med bil begränsas genom en lägre parkeringsnorm, för boende är det mer tveksamt då en god kollektivtrafikförsörjning innebär att fler boende ställer bilen hemma och åker kollektivt till arbetet. En konsekvens blir dock att möjligheten till samnyttjande minskar, varför en max-norm för bostäder bör övervägas. Att Södra Älvstranden ska försörja stora delar av City SV och NV med parkeringsplatser är inte rimligt, men välbelägna anläggningar vid Götatunnelns mynningar måste sökas. Också anläggningar i områdets inre, för i första hand besöksparkering, kan prövas t ex under Packhusplatsen (och under Kungshöjd med infart från Rosenlundsgatan). Tills alla permanenta anläggningar kommit till stånd kan P-arken temporärt flyttas västerut och vändas med infarten närmare tunnelmynningen.

4. **Göteborg Energi Fjärrvärme Anläggning/Ekonomi** betonar vikten av att verksamheten vid Rosenlundsverket kan bedrivas även i framtiden. Med hänvisning till pågående miljöprövning kan behov av installation av ny ut-

rustning uppkomma, varför all befintlig yta på fastigheten måste säkras. Vidare kan avspärrning av föreslagen spårväg bli nödvändig om ammoniakhantering aktualiseras. Om övergång till en olja som klassas som brandfarlig bör en riskbedömning göras att ha spårvägen så nära oljehantering.

Med hänsyn till gällande riktlinjer för skyddsavstånd på 300 meter bör nya bostäder inte placeras i kvarteren intill verket. Ett av huvudskälen är buller från anläggningen.

Befintliga fjärrvärmeledningar i Stora Badhusgatan kan eventuellt beröras av kommande utbyggnad av spårväg och trädplantering. Även naturgasledningar finns i området och gasleveranser kan erbjudas. En expansion av fjärrkyla med utgångspunkt från Rosenlundsverket planeras med nya ledningar i närområdet. En omläggning av 50 till 130 kV elkabel från transformatorstaten K 11 till Rosenlundverket ska genomföras, vilket måste beaktas.

Göteborgs Energi har ett kylvattenintag vid dykdalben i Göta älv. Detta måste beaktas vid eventuella planer på småbåtshamn eller annan ny verksamhet. Vid utbyggnad av fjärrkyla krävs en ny utloppsledning för kylvatten i Rosenlundskanalen. En distributionsledning för fjärrkylasystemet planeras i Göta älv från Surbrunnsgatan upp mot Lilla Bommen.

Rosenlundsgatan bör hållas helt ren för transporter och uppställningsyta vid lossning av tung utrustning. För att förhindra översvämning från Göta älv bör kajkanten mot Rosenlundskanalen höjas. Även Stora Badhusgatan måste vara tillgänglig för transporter. Utrymmet runt oljecisternen (vid skorstenens fot) fungerar som invallning av oljecisternen och kan inte tas i anspråk vid eventuell breddning av gatan. Skadeutredningen på kontors- och verkstadsdelen mot Stora Badhusgatan är inte avslutad, men inriktningen är att byggnaden ska återställas i ursprungligt skick.

Slutligen vill Göteborgs Energi vara med och utveckla området på Södra Älvstranden i nära samarbete med SBK och Älvstranden Utveckling AB. Möjligheterna att leverera energin till ett utomhusbad i närheten av Rosenlundsverket bör undersökas, med beaktande av lossningsplatsen för olja till verket.

Kommentar: Det är positivt att Göteborgs Energi vill vara med och utveckla området på Södra Älvstranden. Denna medverkan måste dock bygga på ett ömsesidigt givande och tagande för att det ska bli lyckosamt. Samtal pågår därför om hur verkets framtid ska säkras i kombination med delvis förändrade yttre förutsättningar. Så t ex kan en ersättning för den byggnad mot Stora Badhusgatan, som måste rivas för att få tillstånd en fungerande trafiklösning, vara en till ytan mindre men högre byggnad. Önskvärt är att denna byggnad också ska fungera som ett skyltfönster för Göteborgs Energis tjänster ut mot Esperantoplatsen. Nödvändigt intrång vid oljecisternens invallning kan kompenseras med en högre sådan. Rosenlundsgatan behöver inte vara öppen för allmän biltrafik – däremot är ett gångstråk utmed kanalen viktigt att säkra. En höjning av kajkanten kan prövas; en annan variant är att förse Vallgravens öppning mot älven med en dammlucka för att säkra hela City mot för höga vattennivåer. Expansion mot Rosenlundskanalen är

inte möjlig p g a den kulturhistoriskt värdefulla fasaden och behovet av uppställningsyta för mobilkranar på Rosenlundsgatan. Expansionsmöjlighet mot älven är bl a avhängig om Mercurhuset ska bevaras eller inte. Däremot kan en påbyggnadsmöjlighet på befintlig byggnad mot Skeppsbron-Surbrunnsgatan förutsättningslöst prövas.

I det fortsatta planarbetet ska som en del av den för detaljplanen och järnvägsplanen gemensamma MKBn ingå en bullerberäkning, där den samlade nivån från verket och trafiken för kringliggande befintliga och nya bostäder beskrivs. För att kunna bygga nya bostäder närmare verket än 300 meter måste också erforderliga åtgärder för att möjliggöra detta beskrivas.

5. **Göteborg Energi Nät AB** påpekar att i programområdet finns markförlagda kraftledningar. Om en flyttning av sådana aktualiseras ska kostnaden belasta exploatören. Vidare kommer sannolikt en utbyggnad av elnätet att behövas för den tillkommande bebyggelsen.

Kommentar: -

6. **Göteborgs Hamn** avråder från att placera en gång- och cykelbro som lågbro vid Casinot. Kajskjul 22 (vid Rosenlund) ägs av GHAB och är uthyrt till Stena Line, som ytmässigt är hårt ansträngda avseende nuvarande verksamhet på Masthuggskajen. Det är därför angeläget och nödvändigt att förändringar gentemot nuvarande verksamhet sker först efter dialog och överenskommelse med GHAB.

De planerade förtöjningsplatserna och bryggorna utefter Skeppsbron blir sannolikt mycket attraktiva och det är därför viktigt att de förses med adekvata faciliteter, såsom pollare för förtöjning, stabila bryggor, möjlighet till el-anslutning, inkoppling på va-nätet och miljöstationer. Om Träpiren återskapas är det viktigt att Älvsnaabben kan manövrera hinderfritt in till det tilltänkta färjeläget. I övrigt upplyser GHAB att det på farleden utanför Södra Älvstranden årligen passerar ca 3.000 fartyg med ca 3 miljoner ton gods, varav en del utgörs av farligt gods med låg flampunkt.

Kommentar: Planprogrammet tar inte ställning till GC-bro eller skyttel vid Casinot. Föreslaget intrång på av Stena arrenderat område avses kompenseras med en ersättningsbyggnad för kajskjul 22. För att Skeppsbron ska fungera som en attraktiv småbåtshamn är också tillgängligheten med bil viktig att beakta.

7. **Idrotts- och Föreningsnämnden** påpekar att platser med möjlighet till fysisk aktivitet och samvaro måste beaktas i det fortsatta detaljplanearbetet. Ett utomhusbad skulle vara mycket positivt, då ett centralt beläget bad skapar liv och rörelse i området och ger ytterligare möjligheter till spontanaktiviteter.

Kommentar: Ett utomhusbad prövas vid Skeppsbron utanför Rosenlundsverket.

8. **Kretsloppsnämnden** vill att man i utformandet av Södra Älvstranden tar hänsyn till de klimatrelaterade risker som kan identifieras. Bland annat be-

höver de tekniska systemen för VA och avfall kunna anpassas till höjda vattennivåer i älven och kanalerna, och till höjda grundvattennivåer.

Kommentar: I de parallella arkitektuppdrag som kommer att föregå detaljplanen för Skeppsbron kommer att ingå att komma med kreativa förslag till åtgärder för att anpassa byggnader och anläggningar till eventuellt kommande förhöjda vattennivåer i Göta älv.

9. **Kulturnämnden** avger förvaltningens utlåtande som sitt yttrande med tilläggen att kulturen får en tydlig och integrerad plats på Södra Älvstranden, t ex kan man se en ny konsthall med funktionen som kulturhus och en fast utescen som möjliga inslag. Nämnden har tidigare ställt sig bakom att återinviga Östra Hamngatan som kanal och önskar nu att det beaktas i den fortsatta planeringen. Förvaltningen understryker vikten av att natur- och kulturmiljövärdena beaktas i planarbetet. En spårvägsdragning i Södra Hamngatan till Lilla Torget påverkar den mycket värdefulla miljön och därför förordas i stället en dragning direkt från Skeppsbroplatsen till Lilla Bommen. Programmet i övrigt tillstyrks under förutsättning att riktlinjer för den nya bebyggelsens skala tas med i programmet och att övriga synpunkter beaktas. I området finns flera uppslag och förebilder som kan utnyttjas.

Förvaltningen sympatiserar med presenterad målbild, men saknar själva älven med dess biologiska värden samt tillgängligheten. Rester av fornlämnningar som finns kvar eller kan komma fram i samband med utbyggnaden är det angeläget att ta tillvara. Samtliga kulturhistoriskt värdefulla byggnader och anläggningar enligt karta på sidan 27 bör skyddas genom särskilda planbestämmelser i det fortsatta planarbetet. Stora ansträngningar bör göras för att bevara "Kinesiska muren" och Mercurhuset, som kan bidra till att ge miljön kring Skeppsbron en egen karaktär med historisk förankring. Den nya bebyggelsens höjd bör begränsas och i övrigt anpassa till miljön vid Skeppsbron. Föreslagen bebyggelse vid bergskanten nedanför f d Navigationsskolan måste utformas så att sikten upp mot den f d skolan hålls fri och att den ursprungliga trappanordningen upp till berget återställs.

Göta älv och kanalerna representerar flera biologiska och ekologiska värden, som bör skyddas från försämrad vattenkvalitet och andra störningar. Från kulturhistorisk synpunkt är det viktigt att såväl nyttotrafiken som färjorna på Göta älv får fortleva. Därför förordas en skyttel i stället för en bro mellan Stenpiren och Norra Älvstranden.

Kommentar: En lämplig lokalisering av en konsthall/kulturhus med utescen kan vara föreslagna bebyggelsekvarter väster eller söder om Göteborgsoperan. I Kringenprojektet ingår endast utbyggnad av ny spårväg mellan Järntorget och Lilla Torget. När en fortsättning mot Lilla Bommen kan komma till är förutom finansieringsfrågan avhängigt val av alternativ för Västlänken. Även med en Operalänk behövs länken mellan Stenpiren och Lilla Torget. Åtgärder i vattnet kommer att kräva vattendom, där även de biologiska värdena belyses. Länsstyrelsen bevakar åtgärder i fornlämningsområdet. Ett bevarande alternativt ersättning av Mercurhuset och/eller "Kinesiska muren", liksom den nya bebyggelsens höjd och anpassning till miljön, kommer att belysas vidare i den fortsatta planeringen.

10. **Lantmäterimyndigheten** har inga synpunkter i detta programskede.

Kommentar: -

11. **Lokalsekreteriatet** har inga synpunkter i anledning av ärendet.

Kommentar: -

12. **Miljönämnden** anser att fördelarna med ett motortrafikfritt kajstråk är stora. Det är önskvärt att även begränsa den genomgående biltrafiken, en fråga som inte är tillräckligt beskriven i programmet. En lägre parkeringsnorm bör kunna tillämpas och erforderliga parkeringsanläggningar om möjligt lokaliseras så att biltrafiken inom området minimeras.

Med all genomgående trafik koncentrerad till Stora Badhusgatan finns risk för omfattande störningar för boende utmed gatan. Konsekvenserna måste beskrivas tydligt i det fortsatta arbetet, så även för sträckan Stora Hamnkanelen – Östra Hamngatan.

För spårvägsdiagonalen genom kvarteret Verkstaden bör undersökas om denna kan dras genom en byggnad. Vistelseytor bör koncentreras till bättre platser. Ett bad kan vara ett positivt inslag, dock inte direkt i älven utan i en bassäng. Också en ny gästhamn med rätt utformning är positivt. Slutligen anser förvaltningen att möjligheten till miljöanpassning och energihushållning av föreslagen byggnation ska utredas i ett tidigt skede.

Kommentar: Om den genomgående trafiken råder delade meningar. Södra Älvstranden ingår i den cityring som matar de olika zonerna med måltrafik. Att helt stänga av den vid Stora Hamnkanalen skulle innebära så stora påfrestningar på de redan hårt ansträngda tunnelanslutningarna att det inte bedöms realistiskt. Så länge Bangårdsviadukten inte är byggd skulle det också innebära ett ökat tryck på Nils Ericsonsgatan och Drottningtorget. Vidare skulle belastningen i Alléstråket öka, ett stråk där kollektivtrafiken enligt K 2020 ska byggas ut. För att minska trafiken på Södra Älvstranden är det emellertid viktigt att skapa viktiga parkeringsresurser i dess båda ändar, dvs så nära tunnelmynningarna som möjligt. Fördelen med ett motortrafikfritt kajstråk är en flänörvänlig miljö. Nackdelen är att all genomgående trafik samlas till Stora Badhusgatan med vad det innebär i form av störningar. Frågan kommer att belysas närmare i den gemensamma MKB, som ska följa arbetet med detaljplan och järnvägsplan.

13. **Park- och Naturnämnden** anser att programmet är väl utarbetat och uppskattar att områdets framtida utveckling är belyst ur flera perspektiv. En ledstjärna i arbetet med nya platser och byggnader bör vara att finna och förstärka det som är karaktäristiskt, i det stora och det lilla, och därigenom förstärka upplevelsen i och av Göteborg. Ett efterliknande av enskilda lyckade byggprojekt på andra platser riskerar att skapa en förminskning av Göteborgs betydelse och dragningskraft. Ett utvecklande av värmeverkets utseende kan vara ett bra exempel. Idag finns ett tydligt grönstråk i Kungsparken och dess förlängning fram till Pusterviksplatsen. En positiv utveckling vore om det tilläts fortsätta fram till Göta älv.

En analys av områdets sociotopkarta ger vid handen att det idag saknas såväl bad som vattenupplevelse i området. Det är därför mycket positivt att möjligheterna till utomhusbad samt utvecklandet av kajstråket föreslås. Även sociotopvärdet E (evenemang) saknas, vilket kan tillskapas vid någon av de tre noderna. Lekmiljöer kan samplaneras med andra offentliga miljöer. Statyer, vatten och spännande material är sätt att skapa lekmiljöer som uppskattas av både vuxna och barn. En viss mängd biltrafik är inte negativt om utformningen av gaturummet görs med den gående människan i centrum.

Planförslaget innebär att förvaltningen får ökade driftskostnader, vilket bör beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet.

Kommentar: Grönstråket utmed Vallgraven är svårt att förlänga mot Göta älv, särskilt utmed Pustervikskvarteren. Väljs alternativ Haga-Korsvägen för Västlänken är det därtill sannolikt att parkeringsplatsen Pustervik kommer att tas i anspråk för bebyggelse. Däremot är det viktigt att förlänga och förbättra gångstråken på ömse sidor Vallgraven – såsom senast skett vid nya Pedagogen - mot Göta älv. Fördelningen mellan trafikkontorets respektive park och naturs förvaltningsområden kommer att belysas närmare i det fortsatta planarbetet.

14. **Räddningstjänsten** framhåller vikten av att framkomligheten beaktas i ett tidigt skede, att kommunen aktivt verkar för att höja ambitionsnivån för brandskyddet (egendomsskydd) i de byggnader inom aktuellt område som är upptagna i kommunens bevaringsprogram samt att brandvattentillgång anordnas enligt VAV P83.

Kommentar: Belyses närmare i det fortsatta planarbetet.

15. **Stadsdelsnämnden Centrum** tillstyrker programmet med de kommentarer som framgår av tjänsteutlåtandet. Förvaltningen ställer sig positiv till det arbetssätt som programmet växt fram på. För delen Stora Bommen – Lilla Bommen krävs ett snabbt beslut om Västlänkens dragning för att förslag om hur området under tiden, i avvaktan på Västlänkens färdigställande, ska kunna läggas fram. För den förberedande planeringen av Södra Älvstranden är det viktigt att man i största möjliga utsträckning tar hänsyn till barn- och ungdomsperspektivet. (m), (fp) och (kd) förordar att Operalänken redan nu ska finnas med i planerna för att avlasta Södra Hamngatan och Brunnsparken.

Kommentar: Beslut om Västlänksalternativ väntas under våren 2007. Operalänken ingår inte i det genom Göteborgsöverenskommelsen finansierade Kringenprojektet. Se också punkt 9 ovan.

16. **Stadsdelsnämnden Linnéstaden** ser det som mycket positivt att stråken som utgår från Järntorget förstärks. I den fortsatta planeringen är det viktigt att trygghetsfrågorna för hela Järntorgsområdet lyfts in. Färjeläget vid Rosenlund bör finnas kvar. En spårväghållplats även vid Esperantoplatsen bör övervägas. Trafikfrågorna vid Järntorgsmotet måste också beaktas så att inte negativa konsekvenser för andra gator i Linnéstaden uppkommer.

Kommentar: En trygghetsvandring i Rosenlundsområdet kommer att genomföras under februari 2007 och bli en ingång som underlag för upprättande av detaljplanen för Skeppsbron (inklusive Heurlins Plats). En spårväghåll-

plats vid Esperantoplatsen har bedömts ligga för nära Järntorget. Däremot kommer en busshållplats kopplad till färjeläget Rosenlund att finnas kvar. För att Järntorgsmotet ska fungera bättre är det viktigt att dubbelriktad biltrafik möjliggörs såväl på Skeppsbrons västra del som på Järntorgsgatan.

- 17. Trafiknämnden** avger trafikkontorets tjänsteutlåtande som sitt eget yttrande. Följande tilläggsyttrande biläggs nämndens beslut: Trafikkontoret lyfter fram ett antal trafiktekniska frågeställningar och möjliga problem. Den överordnade målsättningen att återskapa kontakten med älven och skapa en flanörvänlig miljö i området måste dock vara ledstjärnan i detaljplaneringen.

Enligt tjänsteutlåtandet är planeringen av Södra Älvstranden är komplex. Det finns många intressen och anspråk, som konkurrerar på en begränsad yta. De avvägningar som måste göras är svåra. De beslut som ska tas handlar många gånger om att både välja och välja bort, även sådant som vore önskvärt att kunna tillgodose. Totalt sett kan förslaget anses vara balanserat, men det finns några frågor där kontorets intressen inte tillgodosetts eller kommer att kunna tillgodoses. Det hade varit önskvärt att man redan i programmet beaktat framtida utrymmesbehov för kollektivtrafiken. Om inte det utrymme som K 2020 kan komma att behöva tillgodoses utmed älvstranden måste andra alternativ, t ex alléstråket, klara mer kollektivtrafik. En lägre parkeringsnorm för nytillkommen bebyggelse kan vara motiverad. Platser för bilpooler är då särskilt viktiga. Dock måste det underskott på p-platser som finns i City S och NV beaktas och alla möjligheter att tillskapa besöksparkering för hela City utmed cityringen prövas.

Under normala driftförhållanden klaras biltrafiken med föreslagen lösning. Att klara en avstängning av ett tunnelrör i Götatunneln genom omdirigering längre ut i systemet är emellertid inte en tillräckligt bra lösning. En beredskap behövs för att klara den trafik som inte fångas upp av omledningssystemet. För att klara trafiken runt Järntorget måste dubbelriktad biltrafik både norr, öster och söder om Rosenlundsverket klaras. Det innebär ett intrång på kraftvärmeverkets tomt.

I bilaga betonas Göteborgs Spårvägar vikten av dubbla hållplatslägen vid Stenpiren för att klara kapaciteten i framtiden. Det kan också aktualiseras att separera buss- och spårvagnstrafiken med busshållplats också i Stora Badhusgatan. Tilläggsplatsen för Älvsnaabben bör ligga väster om Stenpiren för att minimera gångavstånden vid byten. Öppningsbara broar i Stora Hamnkaneln kommer att medföra ytterligare utrymme för att bl a sortera kollektivtrafiken. Om färjeläget vid Rosenlund ska vara kvar bör åtminstone buss-hållplatser finnas nära.

Kommentar: Som trafiknämnden påpekar är det viktigt att betona att för Södra Älvstranden är det de stadsbyggnadsmässiga frågorna som måste få väga tyngre än de trafiktekniska. Götatunneln är i första hand ett stadsmiljöprojekt och inte ett trafikprojekt. Därför är det inte självklart att Södra Älvstranden kan rymma den utökade kollektivtrafik som K 2020 föreslår. För att begränsa biltrafiken är det viktigt att erforderliga parkeringsanläggningar kan tillskapas i anslutning till tunnelmynningarna. Vägverket har meddelat att det tidigare diskuterade extra körfältet västerut inte behövs

om diskuterade åtgärder genomförs längre ut i systemet. Beträffande trafik runt Rosenlundsverket, se punkt 16 ovan. Med hänsyn till det begränsade utrymmet på Södra Älvstranden är det inte rimligt att separera buss- och spårvagnstrafiken. Ett kollektivkörfält i vardera riktningen har hela tiden varit en förutsättning. Dubbla hållplatslägen vid Stenpiren tar sannolikt också för stor plats, varför en hållplats för östgående bussar (och eventuellt också västgående) bör tillskapas i Stora Badhusgatan.

- 18. Va-verket** konstaterar att avloppsnätet väster om Stora Hamnkanalen är kombinerat, medan det öster därom är duplikat, d v s skilda ledningar för spill- respektive dagvatten. Förslaget berör en kombinerad avloppsledning på avsnittet Kämpebron – Stora Bommen – Rosenlund, som avleder avloppsvattnet från ca halva stadsdelen Inom Vallgraven. Området är relativt okänsligt för nivåvariationer i älven så länge älvnivån inte överstiger kajnivån. Programmet föreslår en höjning av kajerna till + 12.0, Vattenplan där emot + 12.5. Huruvida skydd mot högvatten ska utföras med barriär och/eller marknivåhöjning måste utredas. Området bör utformas också med tanke på en robust ytavledning av dagvatten när ledningssystemen går fulla vid extrem nederbörd. Avloppsnätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem.

För bedömning av erforderliga omläggningar/flyttningar av befintliga va-ledningar (som inte bekostas av va-kollektivet) samt nödvändiga kompletteringar av det lokala ledningsnätet behövs ett mer detaljerat underlag.

Kommentar: I samband med upprustningen av Packhuskajen höjdes den inre delen till + 12.0 och runt Tullpackhuset byggdes en skyddsbarriär med krönhöjden +12.2. På Norra älvstranden har kajhöjd +12.0 och lägsta golvhöjd i entré våning +12.3 tillämpats. I de parallella arkitektuppdrag, som ska ge ett mer detaljerat underlag för nästa steg i detaljplaneringen, bör ingå att komma med förslag till åtgärder som ger ett skydd motsvarande en lägsta golvhöjd i entré våning på nya byggnader om +12.8 och beskriva konsekvenserna av det. + 12.8 är den i Vattenplanen rekommenderade höjden. I den fortsatta planeringen kommer också erforderliga omläggningar/flyttningar av befintliga ledningar att belysas.

STATLIGA VERK, MYNDIGHETER OCH BOLAG

- 19. Länsstyrelsen** menar att vissa politiska prioriteringar bör ingå i hanteringen av programmet, vilket skulle underlätta bedömningen av de stundande parallella arkitektuppdragen. Exempel på frågor som ingår i olika konflikter är parkering, barriärer, buller samt exploaterings omfattning och typ. För att samrådet om programmet ska vara meningsfullt måste det ändras efter överväganden om de synpunkter som kommer in under samråd tiden innan det framläggs för politiskt beslut.

En slutsats som bör dras redan i programmet är att varken trafikförsörjningen eller kulturmiljön tål en obegränsad exploatering, vilket också det tidigare parallella stadsanalyserna ger uttryck för. Programmet bör således ange en lämplig exploateringsgrad.

Programmet bör vidare beskriva hur de kulturhistoriska värdena ska tas till vara, skyddas och säkras. De viktigaste är fronterna mot vattnet vid Kvarnberget och Otterhällan, befästningslämningar, järnvägsbroarna vid Stora Bommen och Rosenlund samt Stora Hamnkanalen.

Området kommer även efter Götatunnelns öppnande att påverkas av buller från spårvägen, vägtrafiken och Rosenlundsverket. I programmet bör bullersituationen skisseras för några olika typer av tänkbara byggnadskvarter och vilka åtgärder som görs för att motverka bullrets påverkan.

Det är en betydande svårighet i planeringen att Södra Älvstranden förutsätts utgöra en del av en sökarring kring City. Nya parkeringsanläggningar i området ökar därtill biltrafiken i stället för att begränsa den. Det skulle föra planeringen framåt med tydliga politiska avvägningar om parkeringen redan nu.

Att redan nu välja bort en spårväghållplats vid Esperantoplatsen stärker inte blandstadstanken. Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig över om en gång- och cykelbro vid Stora Bommen och av flera skäl ställt sig tveksam till läget. Med tanke på cyklars hastighet idag måste stor omsorg läggas på utformningen av stråket utmed älven för att inte motverka ambitionen att låta Skeppsbron bli en lugn och avstörd vistelseyta. Om man som antyds i programmet måste göra avkall på vissa säkerhetskrav för att åstadkomma andra kvaliteter bör sådana konflikter lyftas fram tydligare och om möjligt visa en politisk inriktning. I det fortsatta arbetet bör Storgöteborgs räddningsförbund läggas till listan med remissinstanser. Med tanke på den senaste tidens händelser bör frågan om lämplig mark-/entréhöjd bli föremål för vidare överväganden. Frågan hänger också ihop med de geotekniska förutsättningarna, som måste redovisas i samrådsskedet.

Slutligen gör länsstyrelsen bedömningen att ett genomförande av planprogram/förstudie antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en för detaljplan/järnvägsplan gemensam miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas. De miljöfrågor som kan tänkas påverka och påverkas i betydande omfattning kan röra sig om buller, översvämningar, konflikter mellan oskyddade trafikanter och spårvagnar, geotekniska förhållanden, hushöjder samt ev. konflikter med kulturmiljön och vad som händer med byggnadsminnena utmed Stora Hamnkanalen.

Kommentar: Efter avstämning med byggnadsnämnden gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att planprogrammet kan föras till kommunfullmäktige för godkännande utan ändring, men kompletterat med denna samrådsredogörelse. Den, tillsammans med det program som utarbetas för de parallella arkitektuppdragen för Skeppsbron som ska föregå nästa planeringsfas, innehåller vissa preciseringar av de frågor som länsstyrelsen omnämner. Vidare kommer förberedande fördjupade studier av geoteknik, buller, mm att genomföras under våren. Se också punkterna 12 och 16-18 ovan. En för detaljplan och järnvägsplan gemensam MKB kommer att upprättas efter underhandssamråd med länsstyrelsen.

Länsstyrelsens samrådsyttrande i sin helhet har bilagts, se bilaga 1.

20. **TeliaSonera** konstaterar att bolagets anläggningar runt och inom aktuellt exploateringsområde är många och omfattande. TeliaSoneras önskan är att dess anläggningar ligger kvar i sina nuvarande lägen då eventuella flyttningar innebär mycket stora kostnader. Yttrandet ger också anvisningar för vad som bör ingå i det fortsatta planarbetet. Nätkarta bifogas.

Kommentar: -

21. **Vägverket** konstaterar att det råder ett underskott av parkeringsplatser i City SV. Trots detta föreslås en lägre p-norm för tillkommande bebyggelse. Om P-arken samt p-platserna vid Casinot och Operan försvinner krävs troligen att dessa ersätts med ett parkeringshus. För att motverka bilanvändandet är det viktigt att området får en god kollektivtrafik samt att initiativ tas till anordnandet av bilpooler. Vid Stenpiren bör såväl bussar som spårvagnar få hållplatser nära färjetrafiken. I tidigare planarbete har redovisats (och avtalats) två genomgående körfält västerut och ett österut, medan det nu redovisas endast ett körfält i vardera riktningen. Vägverket ser det som mycket viktigt att gatusystemet på Södra Älvstranden får en utformning som medger att trafiken på Väg E45 kan ledas på ytan när tunneln är avstängd.

Kommentar: *Flera alternativa parkeringsanläggningar kommer att studeras i det fortsatta planarbetet. Beträffande hållplatser se punkt 17 ovan. Vägverket har i skrivelse 2007-01-11 accepterat att reservkörfält västerut vid Skeppsbron kan slopas om erforderliga omledningsåtgärder vidtas längre ut i trafiksystemet.*

22. **Västtrafik** skisserar en fördubbling av den redan omfattande kollektivtrafiken genom området om K2020s målbild ska uppnås. För att Kringen ska bli ett snabbare alternativ än dagens sträckning via Allén – Grönsakstorget behöver Stora Badhusgatan utformas för en i stort sett störningsfri färd för spårvagnarna. Hastigheten 30 km/h ifrågasätts. Med staket mellan spåren bör 50 km/h kunna gälla. Från länken Stenpiren – Lilla Torget bör förbindelsespår finnas såväl mot Västra Hamngatan som mot Packhusplatsen. Buss-trafiken har fått en krånglig sträckning och borde egentligen redan från start gå på Skeppsbron. Separata busskörfält kan komma att krävas, vilket inte ryms på Stora Badhusgatan. En samlad dubbelhållplats typ Kungsportsplatsen kommer att behövas, dock med längden minst 65 meter för spårvägen och minst 50 meter plus magasin för bussarna.

Färjeläget vid Rosenlund kommer sannolikt att läggas ned, varför också busshållplatsen där kan tas bort. Någon spårväghållplats vid Lilla Torget är inte planerad. Troligen är det med spårväg här inte möjligt att behålla dagens busshållplats. Ett alternativläge i Norra Hamngatan bör därför undersökas. Om inte tillgängligheten till City SV kan tryggas genom hållplatsåtgärder kan trafikomläggningar bli nödvändiga.

Kommentar: *Flera pågående utredningar i kommunens och GR:s regi pekar mot att centrala staden inte kommer att kunna rymma den av K 2020 skisserade fördubblingen av kollektivtrafiken om inte drastiska åtgärder vidtas för att stadens kvaliteter samtidigt ska kunna värnas. Detta gäller inte minst Södra Älvstranden. Som trafiknämnden påpekat (se punkt 17) måste därför avsteg från kollektivtrafikens framkomlighets- och utrymmeskrav göras till*

förmån för en flanörvänlig miljö. Mer än ett körfält i vardera riktningen för bussar och spårvagnar ryms inte, liksom inte en dubbelhållplats vid Skeppsbron (se punkt 17). I City gäller högsta hastighet 30 km/h för att krav på staket utmed sträckorna inte ska resas. Lilla Torget bör rustas upp för ökad vistelseyta och busshållplatsen tas bort.

SAKÄGARE OCH NUVARANDE INTRESSEENTER

- 23. Brf Skandia (Inom Vallgraven 16:22, V Hamngatan 2)** motsätter sig å det bestämdaste att en spårvagnssträckning dras från Skeppsbron till Lilla Torget. Fastigheten, som ligger endast några få meter från korsningen Västra Södra Hamngatan har redan idag en alltför hög bullernivå. Den ökade trafiken med spårvagn och buss har lett till ökade vibrationer i fastigheten. Störningar förekommer redan idag på TV och datorer på grund av det magnetiska fältet samt ringsignaler dygnet runt. Det är anmärkningsvärt att eventuella störningsproblem på Stora Badhusgatan tas upp i programmet, men inte utmed Södra Hamngatan – Lilla Torget. För att avlasta Brunnsparken bör i första hand Operalänken byggas. Om ändå spår ska dras till Brunnsparken bör dessa förläggas i Norra Hamngatan, där inga bostäder finns.

Kommentar: Spårväg i Södra Hamngatan har i den översiktliga planeringen varit en förutsättning alltsedan Kringenutredningen 1995. I centrala staden är vissa störningar oundvikliga; dock kommer den nya spårvägen att byggas så att vibrationer minimeras. Anslutningarna vid Västra Hamngatan blir inte heller lika snäva som befintlig 90-graderskurva. Beträffande Operalänken, se punkt 9 ovan.

- 24. ByggGöta (kv Branten 27, Surbrunnen 1, Mercurius 1)** påpekar att byggnaden i kvarteret Mercurius är mer sättningsskadad än byggnaden i kvarteret Redaren ("Kinesiska Muren"), eventuellt beroende på en misslyckad grundförstärkning som utförts för mycket länge sedan. Även om situationen inte är akut, med undantag för översvämningsrisk, bör en detaljplan medge ersättning av denna byggnad. Det kan eventuellt vara en fördel att samordna ny bebyggelse hela sträckan mellan Lilla Badhusgatan och Surbrunnsgatan. Programmet vägleder mot en sluten kvartersbebyggelse, medan Älvstranden Utveckling AB framtagit ett tilltalande förslag som har likheter med bomässans byggnader i Helsingborg vilket ger bättre vattenkontakt för bakomliggande byggnader.

Med de begränsade exploateringsmöjligheter som ryms förefaller det realistiskt att tillkommande bygggrätter ska kunna bära kostnader för åtgärder mot översvämnningar, underhåll av kajer, ledningsomläggningar, etc.

Kommentar: I de parallella arkitektuppgifterna för Skeppsbron, som ska föregå nästa planeringssteg, kommer konsekvenserna av såväl ett bevarande som en ersättning av Mercurhuset att belysas. Olika kvartersstrukturer kommer också att studeras. Beträffande genomförandekonomi, se punkt 1 ovan.

- 25. Diligentia (Nordstaden 21:1, 20:5, 20:6, 13:12, Inom Vallgraven 55:1)** anser att programhandlingen ger en bra grund att jobba vidare efter, med en

väl avvägd detaljeringsnivå. Dock är det ologiskt att samtidigt som Göteborgs innerstad ska bli regioncentrum begränsa tillgängligheten med bil till Södra Älvstranden. Därför bör underjordiska garage i strategiska angoringspunkter i och invid området byggas, som inte bara försörjer det egna behovet utan också stadens centrala delar både för boende, verksamheter och besökare. Två bra exempel är Packhusplatsen och Kvarnberget. Upplägget med noder och stråk känns riktig, men extra åtgärder krävs för att t ex Smedjegatan, Postgatan, Kronhusgatan och Magasinsgatan ska bli tydliga och attraktiva. Bebyggelse mellan kajskjul 8, Operan och Västra Nordstan, liksom öster om Lilla Bommen, är nödvändigt för att skapa de stadsrum som Södra Älvstranden behöver.

Kommentar: Parkering i området behövs i första hand för boende och besökare. För verksamma kan en lägre norm och längre gångavstånd tillämpas. En eventuell parkeringsanläggning under Packhusplatsen kan komma att påverkas av Västlänkens dragning, om alternativ Haga-Korsvägen väljs.

26. **Folkets Hus (Masthugget 31:4, 31:5)** utgör ett nav i Järntorgsområdet och kräver som sådant väl fungerande villkor för allmänna och enskilda transporter. Med en utbyggd kollektivtrafik krävs fler hållplatslägen, t ex på Heurlins Plats. Behovet av tillräckligt antal parkeringsplatser är av vital betydelse, varför två till tre våningar i kvarteret Barkassen bakom Folkets Hus bör reserveras därför. En vertikal utbyggnad av befintlig Folketshusfastighet bör skrivas in som en rättighet/möjlighet i detaljplanen.

Kommentar: Studier pågår om hur kollektivtrafikens kapacitet runt Järntorget ska kunna ökas. En påbyggnad av Folkets hus kan prövas i den detaljplan som kommer att upprättas för kvarteret Barkassen. Denna plan upprättas dock först då kvarterets användning klarlagts. Den nya bebyggelsen bör innehålla en parkeringsdel, dock ej i entrévåningen som bör innehålla publika, utåtriktade lokaler.

27. **Gulinsfastigheter (Pustervik 3:1, 3:7)** påpekar vikten av ett lyft för stråket Järntorget – Älven och att samtliga fastighetsägare blir delaktiga i detaljutformningen. Även fastigheterna kan behöva nya detaljplaner för att kunna utvecklas. En förutsättning för en livfull handel i området är goda parkeringsmöjligheter, varför en sänkt parkeringsnorm är tveksam. På Järntorgsgatan bör förutom spårväg, bil-, cykel- och gångtrafik rymmas uteserveringar.

Kommentar: I nästa planeringsfas – plansamrådet hösten 2007 – kommer berörda fastighetsägare att bli delaktiga i detaljutformningen. För besökare bör parkeringsnormen inte sänkas (se också punkt 25 ovan).

28. **Higabgruppen (Masthugget 32:2, 68:7, Inom Vallgraven 47:1, Nordstan 13:14, 32:2, 36:2)** betonar vikten av god tillgänglighet för alla, vilket återaktualiserar en spårvagnshållplats vid Esperantoplatsen. Här möts viktiga stråk och många studenter, butikskunder, turister samt boende och arbetande har målpunkter i närområdet. Att avstå från en hållplats här är därför svärbegripligt.

I Lagerhuset kommer förlagsverksamheten att koncentreras till de två översta planen, medan markvåningen och våning 1 kommer att utvecklas för

kommersiell verksamhet. Husets verksamheter kräver närhet till parkering för såväl anställda som kunder.

Kommentar: En spårväghållplats vid Esperantoplatsen har bedömts ligga för nära Järntorget samt påverka restiden negativt. Beträffande parkering se punkterna 25 och 27 ovan.

29. **NCC Property Development (Nordstaden 33:3)** påpekar vikten av en stor öppen plats i Östra Hamngatans mynning vid Lilla Bommen. Den kan innehålla aktiviteter, vatten och grönska men måste vara öppen så att kontakten med älven inte bryts. Föreslagen byggrätt väster om Lilla Bommens Torg ifrågasätts, då den kan försämra utsikten och kontakten med Göteborgsoperan och älven för befintliga kvarter i den viktiga stadsfronten.

Kommentar: Föreslaget kvarter väster om Lilla Bommens Torg kommer inte att försämra utsikten mot Göteborgsoperans entré och Lilla Bommens gästhamn.

30. **SEB Trygg Liv (Inom Vallgraven 52:4, 52:5, 64:30)** noterar att förslaget innehåller en god tillgänglighet med kollektivtrafik. Det går emellertid inte att bortse från att inslaget av verksamheter – som är en förutsättning för blandstaden – också kräver biltillgänglighet och goda parkeringsmöjligheter. Därför, men också på grund av störningar från trafiken, är tanken på en ”fickpark” på Skeppsbroplatsen tveksam. Det är beklagligt att utbyggnaden av Operalänken försenas, men när den byggs bör länken in till Lilla Torget utgå till förmån för Södra Hamngatan som stråk mot Stenpiren samt ett hänsynstagande till den kulturhistoriskt värdefulla miljön kring Stora Hamnkalanalen och Residenset.

Det är tveksamt om parkeringsbehovet går att tillgodose enbart genom garagevåningar under kvarteret Verkstaden. Plats bör därför reserveras för ett centralt placerat parkeringshus. Angöring och besöksparkering behövs utmed Stora och Lilla Badhusgatan samt vid Skeppsbroplatsen. Spårvägstrafik genom området får inte begränsa människors möjlighet att fritt röra sig i området och utmed kajen. En form av ”gårdsgatukoncept” bör prövas där spår- och biltrafiken sker på de gåendes villkor.

Förändrade klimatförhållanden kräver sannolikt en höjning av såväl kajkanten som marken innanför. För Skeppsbrohuset innebär det både för- och nackdelar. Det synes realistiskt att förverkliga programmets intentioner och visioner om endast byggrätterna inom området ska bära kostnaderna.

Kommentar: Skeppsbroplatsen bör kunna rymma såväl angöring som en mindre grönyta. Tillfart och angöringsmöjlighet kommer också att finnas i Lilla Badhusgatan; på Stora Badhusgatan och Skeppsbron kan angöring däremot inte påräknas. Beträffande spårväg i Södra Hamngatan, se punkt 9 ovan. Parkeringen mot kajkanten kommer att tas bort till förmån för ett gångstråk utmed vattnet. Beträffande parkering allmänt, se punkt 3 ovan. Möjliga parkeringsanläggningar i områdets centrala del är under kvarteret Verkstaden och under Packhusplatsen (se dock punkt 25 ovan). Beträffande spårvägstrafiken, se punkt 9 och 23 ovan och beträffande genomförandekonomin, se punkt 1 ovan.

- 31. Skanska Fastigheter Göteborg AB (Inom Vallgraven 50:2, 50:4)** efterlyser en utflyttning av Skeppsbrokajen i linje med Packhuskajen för att därmed kompensera det bortfall av byggbar kvartersmark som den nya spårvägsdragningen orsakat. I stället för slutna innerstadskvarter bör en öppen bebyggelsestruktur eftersträvas för att skapa älvkontakt för fler lägenheter och ge befintliga byggnader söder om Stora Badhusgatan ett attraktivare läge. En rivning av Merkurhuset bör provas för att underlätta tillskapandet av en ny attraktiv bebyggelse i områdets västra del. Möjligheter bör ges också för renodlade kommersiella lokaler om det skulle visa sig lämpligt. Om byggrätterna i området ska bära alla kostnader för genomförandet måste en högre exploatering än den i programmet indirekt uttryckta provas. Sammanfattningsvis anser Skanska att programmet intar en alltför restriktiv, konservativ och delvis även motstridig hållning till hur den nya bebyggelsen ska utformas. Inför de stundande parallella arkitektuppdragen får inte traditionellt tänkande begränsa möjligheterna att skapa något nytt, spännande och unikt för Göteborg.

Kommentar: En utflyttning av Skeppsbrokajen i linje med Packhuskajen är inte realistiskt om vattenaktiviteter också ska rymmas innanför farleden. Däremot kan kajen breddas till samma bredd som närmast Stenpiren. I de parallella arkitektuppdragen för Skeppsbron kommer olika upplägg för såväl bebyggelsestruktur som bevarande/ersättning av Merkurhuset och "Kinesiska muren" att studeras. Renodlade kommersiella kvarter kan bli aktuella runt Rosenlundsverket och i delen öster om Stora Hamnkanalen. Utmed Skeppsbron bör däremot ett stort bostadsinnehåll säkras. Beträffande genomförandeekonomi, se punkt 1 ovan. Vad som är unikt för Göteborg diskuteras vidare under punkt 54 nedan.

- 32. Statens fastighetsverk (Inom Vallgraven 53:16)** ser mycket positivt på de förändringar som kan genomföras tack vare Götatunnelns tillkomst. Förändringarna måste dock utgå från områdets stora kulturhistoriska värden. Gestaltungsfrågorna borde därför ägnats större utrymme i programmet. Residensets betydelse i stadsbilden bör lyftas fram bättre och detaljutformningen i dess närhet ägnas stor omsorg. Södra Hamngatan bör utformas som en gårdsgata och snedparkeringen mot hamnkanalen tas bort. Sekelskiftets stora enkla ytor av gatsten kan vara ett föredöme. Det är beklagligt att Operalänken tagits bort och att man har valt att dra spårvägen i Södra Hamngatan.

Kommentar: Detaljplanen kommer att åtföljas av ett gestaltungsprogram, där de av fastighetsverket nämnda frågorna kommer att tas upp. Beträffande Operalänken, se punkt 9 ovan.

- 33. Wallenstam Byggnads AB (Inom Vallgraven 53:14, 15, 17, 62:24)** vill aktivt medverka till att utveckla stadslivet i området. Wallenstam har under en längre tid arbetat för att bygga om Stora Badhusgatan 16 till bostäder. För att säkerställa ljudnivåerna planeras en stor gemensam terrass för de boende på plan 8. Den framtida trafiksituationen på gatan oroar emellertid. Trafikplaneringen måste utföras på ett sätt som möjliggör bostäder i dessa attraktiva lägen.

Spårvägen på Södra Hamngatan måste utföras på ett stadsmässigt sätt och får inte bli en barriär. Om mängden parkeringsplatser på gatan minskar mås-

te ersättning för dessa ordnas i närområdet. Önskemål finns om en flytande sommarservering i Stora Hamnkanalen. Båtplatser för de boende i kvarteret kan ytterligare vitalisera området. I detaljplanen bör också en upprustning av Lilla Torget ingå.

Kommentar: Detaljplanen kommer att omfatta såväl fastigheterna söder om Stora Badhusgatan som Lilla Torget. Stora ansträngningar kommer att göras för att få ned ljudnivåerna på Stora Badhusgatan. Gatuparkering i någon större omfattning på Norra och Södra Hamngatorna kan inte påräknas om stråken mot älven ska prioriteras. Ersättningsplatser får i första hand sökas i de anläggningar som kommer till i närområdet. En aktivering av Stora Hamnkanalen med större båtar kan vara positiv; mindre båtar får sannolikt hänvisas till den nya hamnen vid Skeppsbron.

- 34. Hyresgästföreningen** instämmer helt i programmets målbild och ambition att blanda funktioner och upplåtelseformer för nya bostäder. Under perioden 1999-2006 har ca 10.000 hyresrätter i centrala Göteborg ombildats från hyresrätt till bostadsrätt. En snedfördelning har uppstått, varför andelen hyresrätter på Södra Älvstranden bör vara hög för att motverka ytterligare segregation. För att erbjuda även boende i befintliga hus utblickar mot älven bör de nya kvarteren bli luftiga.

Kommentar: För att få en mer varierad prisbild i området kan även lägenheter utan direkt utblick mot älven vara ett inslag. De viktigaste utblickarna är i tvärgatorna mellan Stora Badhusgatan och Skeppsbron.

- 35. Casino Cosmopol** lyfter fram två viktiga förutsättningar för att lyckas med föresatsen att få liv och rörelse på Södra Älvstranden: 1) att människor har anledning att bege sig till området, 2) att människor på ett smidigt sätt kan ta sig till området. Casinot är en bra början med sina omkring 1.000 besök varje dag (gäster och personal). Problemet är dock tillgängligheten med bil, varför skrivningen om en lägre parkeringsnorm inte bara är förrädiskt skriven utan direkt skulle motverka programmets visioner. Ett väl tilltaget parkeringsgarage under Packhusplatsen behövs därför. För att även öka tillgängligheten med kollektivtrafik behövs en hållplats mellan Stenpiren och Lilla Bommen. För att knyta ihop Packhusplatsen med City är stråken utmed Stora Hamnkanalen och även själva kanalen viktiga att aktivera.

Kommentar: Tillgängligheten bör prioriteras för besökare, medan verksamma får räkna med längre gångavstånd. Beträffande parkering under Packhusplatsen, se punkt 25 ovan. Liksom vid Esperantoplatsen kan en kollektivtrafikhållplats på Packhusplatsen ifrågasättas, då hållplatsavstånden blir korta och restiden därmed förlängs.

- 36. Elite Plaza Hotel** oroas över ökat buller och vibrationer genom en utbyggd spårväg och ökad trafik.

Kommentar: Se punkt 23 ovan.

- 37. Emigranternas hus** ser positivt på programmets förslag att omvandla Packhusplatsen till en mer öppen plats dit allmänheten lättare kommer att hitta. Emigranternas hus är redan en etablerad verksamhet med tusentals besökare, en siffra som kan mångdubblas med Packhusplatsen som en mer självklar mötesplats i Göteborg.

Kommentar: -

38. **Maritiman** ser det som angeläget att behålla Packhuskajen som en öppen plats för allehanda aktiviteter. Packhuskajen är Göteborgs äldsta kaj vilket förstärker Maritimans placering här. Däremot kan en byggnad mot Kvarnberget vara lämplig för att rymma ytterligare fasta aktiviteter i området.

Kommentar: -

ÖVRIGA

39. **Leif Bernholdsson** anser att programmet saknar viktiga delar i en helhets-syn för Älvstaden Göteborg. Ansatsen med markeringen av Rosenlund, Stora och Lilla Bommen som viktiga noder är bra, men bör följas upp med en översiktlig struktur för hela Älvstaden. Om noderna knyts samman med kollektivtrafik både på älven och på land byggs en hållbar struktur. Omvandlingen på Norra Älvstranden har byggt upp ett kontaktbehov som är lika stort som under varvs- och hamnepoken, då det fanns fem pendelfärjor och en bro mellan Älvsborgsbron och Götaälvbron. Vattenvägarna in och ut ur staden måste hållas öppna, dels för att behålla karaktären av sjöfartsstad, dels för att underlätta älvtrafiken. Därför bör föreslagen gång- och cykelbro mellan Stenpiren och Lundbyvass ersättas med en pendelfärja. Spårvägen bör dras enligt alternativ C i förstudien med sikte på förlängning väster- och österut. Spårvagnen blir då synlig i älvrummet och passagerarna kan njuta av utblickarna.

Kommentar: *Som en uppföljning av översiktsplanen för hela kommunen kan en fördjupning för centrala staden (på båda sidor älven) övervägas. Flera studier av den framtida kollektivtrafiken i kommunens och GRs regi pågår, där även älvförbindelserna studeras. En spårvägsdragning enligt alternativ C har valts bort i första hand för att få en trafikfri del på Skeppsbron.*

40. **Föreningen Boihop** efterlyser inslag av bostadsgemenskaper på Södra Älvstranden: ungdomsboende, senorgemenskaper, klassiska kollektivhus, innerstadens ekobyboende, bokaler, etc. Såväl bostadsrätten som den kooperativa hyresrätten har prövats som upplåtelse- och förvaltningsform och gett goda resultat i olika slag av bostadsgemenskaper. Flera vinster för en långsiktigt hållbar utveckling kan uppnås med gemenskaper, såväl ekonomiska som sociala och ekologiska. Nya byggnader vid Packhuskajen bör rymma bostäder i nya former, liksom kvartersbebyggelsen utmed Skeppsbron. Boende och arbete på båtar längs Skeppsbron kan vara ett sätt att ordna billigt boende för unga. Kontorshuset vid Lilla Badhusgatan kan delvis omvandlas till senorgemenskaper för äldre.

Kommentar: *Flera boendeformer kan prövas, såväl i befintliga som nya byggnader (och på båtar). Detta regleras emellertid inte i detaljplanerna utan får ske genom överenskommelser i samband med markupplåtelser, etc.*

41. **Centrum för byggnadskultur** efterlyser en kontinuitet i det offentliga samtalet. Steget mellan programsamråd och plansamråd är långt, varför även delbeslut på vägen bör kunna diskuteras och prövas i offentligheten. Exempelvis direktiven för de parallella arkitektuppdragen, förslagen som kommer

via dessa liksom markanvisningar. Processen hittills liksom programmet har innehållit förslag och avvägningar som handlat både om fysisk utformning, bevarande och sociala frågor som segregation och mötesplatser. Denna bredd bör också finnas i direktiven till uppdragen.

För att motverka segregation och att Södra Älvstranden blir en ”gräddhylla” för välsituerade bör kommunen använda de medel som finns för att reglera upplåtelseformer, kostnader och förmedlingsformer. Med tanke på den omfattande omvandlingen av hyresrätter till bostadsrätter i centrala staden bör hyresrätter byggda av allmännyttan få dominera på Södra Älvstranden.

Flera av de föreslagna offentliga miljöerna kan bli attraktiva och trygga. Heurlins Plats är emellertid problematisk, då den ligger i anslutning till det stora och öppna Järntorget. Stråk snarare än torg borde alltså skapas här. En stor öppen plats vid Lilla Bommen är också tveksam. Det finns redan tomma ytor kring Operan och runt småbåtsbassängen och det är inte långt till Gustav Adolfs Torg. Här borde i stället andra koncept prövas; kanske park med en plaskdamm, men framför allt ytterligare någon publik attraktion som kan göra detta område mera befolkat och livfullt, t ex någon form av kulturhus.

Stora ansträngningar bör göras för ett bevarande av ”Kinesiska muren” och Mercurhuset. Husens taknockslinjer kan också vara ett riktmärke för de nya kvarter som ska byggas intill.

Kommentar: Som ett delmoment mellan program- och plansamråd planeras en utställning av de parallella arkitektuppdragen i en utställningspaviljong vid Lilla Bommen sommaren 2007. Paviljongen ska sedan fungera som ett informations- och dialogcentrum under hela omvandlingstiden. Stadsbyggnadskontoret förutsätter att Älvstranden Utveckling AB, liksom på Norra Älvstranden, genom markupplåtelser och avtal garanterar en stor andel allmännyttiga hyresrätter på Södra Älvstranden. Heurlins Plats är inte tänkt som ett torg, utan som en del av stråket Järntorget – Rosenlunds färjeläge. Platsen vid Lilla Bommen kan indelas i mindre delar, där såväl park som vatten kan ingå. Föreslaget bebyggelsekvarter väster därom är lämpligt för någon publik attraktion, t ex någon form av kulturhus. Beträffande bevarande och den nya bebyggelsens skala, se punkt 9 ovan.

- 42. Einar Hansson, m fl** frågar sig hur en hållbar stad ska se ut. Hur formar vi en stad som är miljöanpassad och inte tär på jordens resurser samtidigt som den ger ramarna för ett gott liv? Att göra Södra Älvstranden till ett grönt skyltfönster för miljöstaden Göteborg är en självklar utmaning. Blandstaden (som t ex Långgatorna och Gamlestaden) är en stadsmiljö med många egenskaper som bidrar till en hållbar stadsutveckling: en levande miljö större delen av dygnet vilket skapar trygghet, lokaler och parkeringsplatser som kan samnyttjas, ett stadigt underlag för kollektivtrafik, byggnader med blandade åldrar och funktioner som bidrar till olika hyresnivåer till stimulans för olika företag och boendeformer. Ett ytterligare steg mot en stad som är såväl levande som hushållande går från blandstad till blandfastigheter. I funktionsblandade fastigheter kan genom enkla systemlösningar en energisymbios i kombination med en tredimensionell fastighetsbildning avsevärt reducera energiförbrukningen. En modern blandad stad med långt gående energihus-

hållning kan vara ett sätt att förverkliga den starka, nationella visionen om det gröna folkhemmet med social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet också i ett storstadscentrum. Ett sätt att åter sätta Göteborg på kartan.

Kommentar: Med planprogrammet och denna samrådsredogörelse som grund finns goda förutsättningar att i de parallella arkitektuppgifterna för Skeppsbron, som är nästa steg i planeringen, erhålla kreativa förslag på ett hållbart stadsbyggande. På Skeppsbron kommer detaljplanen att föreskriva blandad användning och möjliggöra tredimensionell fastighetsbildning.

- 43. Göteborgs kristna samarbetsråd** efterlyser mark eller lokaler för kyrklig verksamhet inom planområdet.

Kommentar: Om behov av kyrklig verksamhet finns kan denna inrymmas i del av den tillkommande bebyggelsen. Någon särskild tomt för kyrklig verksamhet planeras inte.

- 44. Handikappföreningarnas Samarbetsorganisation** konstaterar att gruppen äldre kommer att öka, att fler kommer att bo hemma längre och kommer att klara sig ute i samhället om de har en fysiskt anpassad miljö och känner trygghet. Kraven på fysisk tillgänglighet är desamma som för funktionshindrade. Spårvägen bör gå hela vägen på Skeppsbron, med eventuell förlängning västerut om Stena i framtiden flyttar. Konflikter behöver inte uppkomma med kajstråket, fler resenärer får uppleva vattnet på en längre sträcka och Stora Badhusgatan behöver inte breddas.

Kommentar: Tillgängligheten för funktionshindrade ingår som en naturlig del i detaljplaneskedet. Beträffande spårvägsdragning, se punkt 39 ovan.

- 45. Jesper Hallén** föreslår, liksom lag IRC gjort i de parallella stadsanalyserna, en världsmarknad i kvarteren mellan Rosenlundsverket och Stenpiren. Ett slags Chinatown med marknadsplatser och småskalig verksamhet i bottenvåningarna och bostäder, vandrarhem, hotell och liknade ovanför. Utformningen av husen bör passa in i omgivningen med klassisk fasadglädje. Smala gågator och vackra hus. Ett naturligt mötestorg i centrum av dessa nygamla hamnkvarter.

Kommentar: Det är inte säkert att Skeppsbron är det bästa läget för en mer omfattande handel, men detaljplanen kommer att föreskriva bland annat sådan i bottenvåningarna. Utformningen av de nya husen kommer att studeras närmare i de parallella arkitektuppgifterna för Skeppsbron, som är nästa steg i planeringen.

- 46. Kamal Handa** ger ett detaljerat förslag till innehåll och utformning av områdets olika delar. Bostadskvarter med olika design föreslås på Heurlins Plats, som en tillbyggnad på Rosenlundsverket, på de obebyggda tomterna mellan Rosenlundverket och Skeppsbroplatsen, på Stenpiren, mellan kajskjul 8 och Göteborgsoperan. En utomhuspool föreslås vid Skeppsbron, i kombination med ett inomhusbad under bostäderna på Skeppsbron. Packhuskajen föreslås som båthamn för yachts och turistbåtar som besöker Göteborg. Vid Lilla Bommen föreslås ett utvidgat shoppingcenter i kombination med bostäder. Exklusiva bostäder kan fortsätta byggas på Norra Älvstranden, då de välbärgade människorna har råd med sina egna transporter. På Södra Älvstranden bör studenter, ensamstående föräldrar och pensionärer

prioriteras. Biltrafiken bör begränsas genom att inte erbjuda extra parkeringsmöjligheter i området. De som bosätter sig här får göra ett val: antingen bosätter man sig här utan att äga en egen bil eller också bosätter man sig utanför stadskärnan. Behöver man bil som boende i stadskärnan kan man hyra eller ingå i en bilpool. Ett annat val man får göra är om man kan leva med en viss bullernivå, som bland annat kollektivtrafiken medför. Om inte finns alternativ utanför stadskärnan.

Kommentar: Förslagen överensstämmer till en del med programmets. Dock föreslås bostäder i direkt anslutning till och nära Rosenlundsverket, vilket inte är möjligt. Bostäder på Stenpiren bedöms ej heller uppfylla målet om att utgå från områdets kulturhistoriska värden. Föreslagen båthamn utmed Packhuskajen kommer i konflikt med farleden, en bättre lokalisering är den i programmet föreslagna vid Skeppsbron. Designförslagen är schematiska, men innehåller former och höjder som bedöms som främmande för denna del av City. Beträffande parkering, se punkt 3 ovan.

47. **Anna Helmrot, m fl** menar att ett höghus i kvarteret Barkassen bakom Folkets hus inte är lämpligt, då det skulle ligga för nära de karaktäristiska och känsliga miljöerna med stort värde såsom Folkets hus, Järntorget, Haga, Linnégatan, Carolus Rex, Fiskekyrkan, Lagerhuset, m fl. Det skulle dominera stadsbilden på ett helt orimligt sätt. Ett bostadsinnehåll bör också prövas, för att området inte ska bli dött på kvällarna.

Kommentar: Ett rätt utformat högt hus behöver inte dominera stadsbilden mer än Rosenlundsverket och Folkets hus redan gör. Snarare kan ett sådant markera den viktiga knutpunkten Järntorget och sett från Oscarsleden och Stenaterminalen markera att här börjar City. Så länge tunnelmynningen ligger där den ligger torde ett bostadsinnehåll vara svårt att klara från störningssynpunkt.

48. **Tomas Krenn (Nätverket för nöjesindustrin på Södra Älvstranden)** har tidigare presenterar sin affärsidé: att kombinera en kulturell satsning med en kommersiell idé, att skapa en ny arena – ett nöjescentrum mellan kajskjul 8 och Göteborgsoperan. Upplevelseindustri och turism har stor betydelse för det framtida, växande Göteborg. Scandinavium är ständigt fullbokad när det gäller större evenemang. Vad Göteborg behöver är en mellanarena för att avlasta Scandinavium.

Genom att fortsätta bygga kontor och bostäder låser vi kvar den gamla andan och bygger bara ut en redan trist och livlös stadsdel. Folktomheten på Götaplatsen och Södra Älvstranden på kvällar och helger under vinterhalvåret är påtaglig. Likadant är det på Norra Älvstranden. För att få liv i Södra Älvstranden behövs således attraktioner med åretruntaktiviteter.

Kommentar: Idén är intressant att pröva under förutsättning att ett genomförande bedöms realistiskt. Evenemang vid vissa tidpunkter är emellertid ingen garanti för en levande stadsdel; det är däremot en blandning av bostäder och olika verksamheter.

49. **Föreningen Kvarnbergspojkarna med Damsektion** framhåller att föreslagen ny bebyggelse mellan Operan och Navigationsskolan inte får bli så hög att den skymmer stadsbrynet från Hovrätten till Frälsningsarmén.

Kommentar: Eventuell ny bebyggelse ska underordna sig det viktiga stadsbrynet.

50. **Lag Barn och Ungdom** tycker att programförslaget är bra. Mycket av det som varit barnens och ungdomarnas vision för Södra Älvstranden finns med. Dock är programmet svårläst ("vuxenspråk") och laget saknar konkreta förslag på barnaktiviteter, t ex lekplats. Föreslaget bad i älven är bra, men badhuset saknas, liksom en icke kommersiell mötesplats för alla åldrar och kulturer. Synd att Frihamnspiren inte kom med i programmet.

Kommentar: Någon större tillrättalagd lekplats ryms knappast på Södra Älvstranden. Däremot stora och mindre ytor för fria aktiviteter, gärna i kombination med stimulerande inslag i form av skulpturer, vatten, etc. Så länge Valhallabadet finns (med tankar om att utvecklas med ett äventyrsbad) torde ytterligare en sådan anläggning i centrala staden inte vara realistisk. Den av kulturnämnden skisserade användningen av föreslaget kvarter vid Lilla Bommen har förutsättningar att bli den icke kommersiella mötesplatsen lag Barn och ungdom efterlyser. Se också punkterna 9 och 13 ovan.

51. **Jakob Lagercrantz och Björn Siesjö** saknar ett förslag som verkligen tar tag i bilismen, den stora källan till de alltmer påtagliga klimatförändringarna. På Södra Älvstranden skulle man kunna så ett frö till en förändrad utveckling. Bygg två större parkeringshus i området kring Gasklockan och koppla till dessa en monorail som går via Nordstan till Södra Älvstranden och vidare till Järntorget. För transporter byggs ett samlastat leveranssystem med miljöfordon och transportvagnar i husen. I och med att inga ytor för trafik och parkering behövs kan ytan för boende, lekplatser, service och handel öka med över 50%.

Kommentar: Förslaget är mycket radikalt och torde knappast vara realistiskt att genomföra i närtid. Det kan heller inte ses isolerat för Södra Älvstranden utan måste sättas in i ett större sammanhang.

52. **Gudrun Lönnroth och Birgitta Rang** utgår från en hållbar stadsutveckling, där biltrafiken inom programområdet underordnas kollektiv-, gång- och cykeltrafik. En lägre parkeringsnorm är bra, men fasta parkeringsanläggningar innebär en fastlåsning i det rådande trafiksystemet. Nödvändig parkering kan tillsvidare placeras betydligt mer flexibelt och hållbart, t ex på P-arken. På sikt bör den kunna tas bort, då den skymmer såväl ut- som inblickar. De övre planen kan användas för publika verksamheter (caféer, kultur- och fritidsaktiviteter, kanske ett bad/isbana).

Spårvägen bör inte dras in till Lilla Torget utan direkt till Lilla Bommen. Godstransporter via älven får inte försvåras. Föreslagen gång- och cykelbro bör därför ersättas av pendelbåtstrafik. En färjetterminal för Södra och Norra Skärgården vid Stenpiren skulle förbättra trafikförhållandena på andra platser (Saltholmen m fl) och medföra att Skeppsbron får tillbaka litet av sin gamla hamnmiljö. Moderna anläggningar för cykelparkering bör anläggas vid cykelstråken i området. För att förbättra kontakten med vattnet bör bryggor och ev trappor anläggas mot älven samt trappor mot Rosenlundskanalen och Stora Hamnkanalen. I Rosenlundskanalen och/eller vid Skeppsbron ka-

notcentrum så att man också kan ge sig ut på vattnet. För att få bättre utblickar från Packhusplatsen bör Maritimans båtar glesas ut.

Vissa av de befintliga byggnadernas kontorsdelar kan omvandlas till bostäder, typ gemensamhetsboende. Det är viktigt att de nya bostäderna på Södra Älvstranden blir ett komplement till Norra Älvstrandens bostäder. Det måste tillkomma hyresrätter, som varje göteborgare kan efterfråga. Detta innebär troligen att kommunen måste utnyttja sina speciella styrmöjligheter. Fler av lokalerna i befintliga hus kan användas för kultur- och fritidsaktiviteter, t ex i Packhuset. Den nya bebyggelsen utmed Skeppsbron bör bli relativt låg och varierad, med siktlinjer mellan Stora Badhusgatan och älven. Inför de parallella arkitektuppgifterna vore det tillfredsställande om kommunens målbeskrivning innehöll direktiv som utgår från sociala, ekologiska och ekonomiska indikatorer grundade inom ett uthållighetsperspektiv på stadsutvecklingen.

Kommentar: En temporär användning av P-arken (i flyttat läge), kanske kompletterad med de aktiviteter som föreslås, kan bli aktuell under en övergångsperiod tills erforderliga permanenta anläggningar kommit till stånd. Sådana kan byggas så att de kan få en annan användning om de inte längre behövs. Även övrig bebyggelse kan utformas för en flexibel användning över tiden. Bebyggelsestruktur och utformning kommer att studeras vidare i de parallella arkitektuppgifterna för Skeppsbron, som är nästa steg i planeringen. Planprogrammet tar inte ställning till bro eller skyttel över älven utan konstaterar bara att en förbindelse behövs i detta läge. Beträffande spårvägsdragning, se punkt 9 ovan.

53. **Nätverkstan Kultur i Väst** har på olika sätt aktivt deltagit i dialogen om Södra Älvstrandens framtid. Med hänvisning till Chalmers beskrivning av 2005-2006 års dialogprocess som en konflikt mellan ”traditionalister” och ”reformister” beskriver Nätverkstan en kollision mellan olika professionella kulturer. Redan olikheterna mellan en kommunal förvaltning (SBK) och ett aktiebolag (Älvstranden) är komplicerat. I och med att medborgarna involverats i processen har en tredje logik införts. Den logik som genomsyrar det offentliga samtalet är att det är styrkan i det framförda argumentet som räknas, inte vem som framför det. För att en process som Dialog Södra Älvstranden ska fungera krävs att dessa tre skilda logiker fås att samverka i riktning mot ett gemensamt mål. Har då dialogprocessen varit lyckad – eller har den varit ett spel för galleriet? Svaret ligger i de beslut som kommer att fattas. Det är därför av största vikt att de ansvariga för den fortsatta planerings- och exploateringsprocessen (SBK och Älvstrandsbolaget) fortsätter att söka ”former för inflytande”. Med den samrådshandling som nu föreligger finns förutsättningar att återvinna det förtroende, som delvis gick förlorat under ”den tysta våren” 2006.

Den historiska bakgrunden är viktig när man diskuterar områdets ”identitet”. Härvid tjänar avsnittet ”Reflektioner” som en ingång i diskussionen om Södra Älvstranden. Att frågan om integration/segregation diskuteras sätter in Södra Älvstranden i det större göteborgska och globala sammanhang där den hör hemma. Att frågan om hyresrätter för att därigenom bereda tillträde för

fler befolkningsgrupper än de som finns här idag tas upp är bra. Det är också bra att medborgarlagens arbete återspeglas i samrådshandlingen.

Det är glädjande att sträckan Järntorget – Heurlins Plats – Göta älv framhålls som ett värdefullt ”kulturstråk” med utvecklingspotential. Här kan ett småskaligt kulturliv få möjligheter att arbeta och utvecklas. Denna ambition går – om den görs med eftertanke – att förena med tankarna på en ”ikonbyggnad” på tunnelmynningen och en förädling av Rosenlundsverket. Men att kombinera detta med ett parkeringshus vore sannerligen en stadplanemässig västgöta klimax. Då är t o m den vederstyggliga P-Arken bättre. Allra bäst vore dock att reducera p-normen för området.

(Inom parentes finns det i programhandlingen en brist på proportioner kring växthuseffekten. Å ena sidan skisseras en nödvändig höjning av kajkanterna, å den andra planerar man för en i stort sett oförminskad biltrafik.)

Slutligen efterlyses en fortsatt dialog med berörda aktörer och entreprenörer. *Kommentar: I alla plansamråd är det styrkan i framförda argument som bedöms, inte vem som framfört dem. Av inkomna yttranden att döma tycks de flesta vara överens om planprogrammets målbild. Nu gäller det att omsätta den i konkreta projekt, där Heurlins Plats – Esperantoplatsen – Skeppsbron – Lilla Torget står först i tur. Kvarteret Barkassen (bakom Folkets hus) ska i första hand användas för verksamheter med behov av detta goda kommunikationsläge. Bottenvåningen bör reserveras för publika, utåtriktade verksamheter för att berika ”kulturstråket”. Ett parkeringsinnehåll är emellertid också angeläget för att begränsa biltrafiken längre in i området. (För att begränsa ökningen av biltrafiken i en växande storstad föreslår kommunens nya översiktsplan en kraftfull satsning på förtätning av den centrala staden innan nya perifera områden utan en god kollektivtrafik tas i anspråk.)*

54. **Ord & Bild** repeterar sina viktigaste programpunkter i de parallella stadsanalyserna och konstaterar att planprogrammet är vagt vad gäller mål och medel. Det präglas av en tendens att vilja tillfredsställa olika intressen, vilket kan leda till en oklarhet och intressekonflikter när detaljplaner ska upprättas. Avsnittet Reflexioner är ett i många stycken intressant och viktigt avsnitt. Ord & Bild hoppas därför att det ges möjligheter till en utvidgad form för dessa reflexioner, dels genom offentliga debatter om vilka värderingar som ska styra stadsplaneringen och dels genom att exempelvis SBK får i uppdrag att utveckla denna skrivelse för att tydliggöra grunden för planeringsarbetet.

Vad gäller ikonbyggnader kan man konstatera att det idag råder en viss mättnad på sådana och att dessa inte i ett längre perspektiv åstadkommit det man hoppats på – att vara en motor i den ”nya ekonomin”. Därmed inte sagt att man ska avhålla sig från innovativ arkitektur eller design. Men Göteborg bör alltså söka en annan väg i den globala tävlan. En sådan kan vara att skapa förutsättningar för att både skapa en attraktiv stad för kapitalinvesteringar och företag samtidigt som social integration befrämjas. För att lyckas med detta måste det finnas en spridning av hyresrätter till rimliga kostnader i hela staden. En balansering av bostadsmarknaden måste ske, varvid Södra Älvstranden inte kan ses som isolerat från resten av innerstaden. För att minska

riskerna för omvandling till bostadsrätter bör allmännyttan äga och förvalta hyresrätterna. Ord & Bild har även föreslagit förtur för sökande från vissa stadsdelar. Också ett planprogram kan diskutera målbilden att Södra Älvstranden ska vara tillgänglig för alla, även om besluten kring medel ska tas av politiker. För att realisera att i området prioritera gångtrafik och för att påbörja en långsiktigt hållbar stadsplanering bör både verksamheter och bostäder ges en låg parkeringsnorm, alternativt pröva möjligheten till att bostäderna saknar rätt till parkeringsplats.

De medel som ska användas för att nå målen om ”den goda staden” eller ”den blandade staden” måste tas upp till en offentlig diskussion om inte de vackra orden ska stanna vid just en retorisk figur.

Kultur spelar en viktig roll i att skapa mötesplatser för människor och Södra Älvstranden har alla förutsättningar för att bli ett kulturstråk. För Ord & Bilds del är stråket Järntorget – Heurlins Plats – älven särskilt viktigt och man efterfrågar ett fortsatt samarbete med kommun, fastighetsägare och övriga för att i dialog och samförstånd utveckla området.

Slutligen konstaterar Ord & Bild att planprogrammet ger förutsättningar för en fortsatt diskussion kring visioner, medel och mål utan hänsyn till sak- och partipolitik. En diskussion, som dessvärre uteblev under våren 2006.

Kommentar: Avsnittet *Reflektioner* ska ses som ett första steg att diskutera vad Göteborg bör satsa på respektive välja bort för att utveckla det unika **i** och **för** staden. Unikt **i** Göteborg är till exempel att bygga ett 30-våningars bostadshus i kvarteret Venus i Gårda. Unikt **för** Göteborg kan till exempel vara att i stället för att ställa upp i tävlingen om den häftigaste ikonbyggnaden satsa på att utveckla den täta, intensiva, blandade stadskärnan som lockat människor i 400 år och fortfarande betingar de högsta fastighetsvärdena. En stadskärna där man slagit vakt om den mänskliga skalan, men inom denna tillåtit en varierad och spännande arkitektur.

Lämpliga medel för att uppnå programmets målbild kommer att diskuteras vidare i nästa planeringsfas, detaljplanesamrådet. De frågor som inte går att reglera i detaljplanerna kan hanteras i det i punkt 1 diskuterade ramavtalet och i därpå följande exploateringsavtal, i markupplåtelse och överenskommelser med byggherrar, etc. Beträffande parkering och hyresrätter, se punkterna 3 och 41 ovan.

55. **Arne Person** föreslår att Västlänken får en station i berget under Otterhällan med huvudentré mot Stora Bommens kollektivtrafikterminal samt sekundära entréer mot affärs-, förvaltnings- och restaurangstråken utmed Stora Badhusgatan, Kungsgatan och Lilla Torget. Tunneln förbereds för en lokal länk till Norra Älvstranden. På detta sätt nås Södra Älvstranden av såväl den regionala som lokala kollektivtrafiken utan byte. Förslaget illustreras med ett rikt bildmaterial.

Kommentar: Västlänken har utretts ingående i förstudie, järnvägsutredning och program för detaljplaner. Arne Person har i dessa sammanhang inte yttrat sig, varför det nu inte är möjligt att föra in ett helt nytt alternativ.

Skisserad lösning skulle därtill sannolikt komma i konflikt med Götatunneln och dess servicetunnel.

- 56. Fredrik Rosenhall** föreslår att en ersättningsbyggnad för befintlig kontorsbyggnad vid Rosenlundsverket mot Esperantoplatsen fasas i Kungsgatans riktning, så att en fri siktlinje skapas mot Frilagerhuset. En triangulär platsbildning skapas – ett litet terrasserat ”kanaltorg” med goda solförhållanden. Den nya byggnaden kan rymma restauranger, butiker, mm med direkt koppling till torget.

Idag återstår nästan inga byggnader i Göteborgs hamnmiljö. Det är därför av största vikt att såväl ”Kinesiska muren” som Mercurhuset grundförstärks och bevaras. Kvarteret Barkassen bakom Folkets hus bör reserveras för en öppen byggnad med ett innehåll som hamnar i symbios med det omkringliggande kulturlivet. Detta kulturliv gör Göteborg till ”storstad” och tillför dimensioner som inte finns i de mer kommersiella delarna av city.

Kommentar: Ytterligare en platsbildning – förutom Heurlins Plats och Esperantoplatsen – mot Rosenlundskanalen kan medföra att platserna flyter ut snarare än bildar avgränsade rum. Rosenlundsgatan behöver också hållas fri för transporter till och från Rosenlundsverket. Beträffande ”Kinesiska mure” och Mercurhuset, se punkt 9 ovan. Beträffande kvarteret Barkassen, se punkt 53 ovan.

- 57. Björn Siesjö och Jakob Lagercrantz** föreslår att staden inom Vallgraven blir den del av staden där nya biloberoende boendeformer och arbetsplatser kan etableras för att minska biltrafiken. De boendes bilar parkeras i ”Bilklockan”, ett kundorienterat parkeringshus kopplat till en monorail med anslutning till Älvstranden. Detta gör att stadsdelen kan utvecklas med bättre villkor för boende och trafikanter som gående och cyklister. Med en bra kollektivtrafik blir staden tillgänglig för alla. Genom att rullande trafik i hög grad planskiljs från boende minskar olycksrisken, liksom med snabbcykelbanor frilagda från gångtrafiken. Gator av traditionellt innerstadssnitt med ett bilinnehåll behövs inte och mark kan sparas. Mer grönytor kan skapas.

”Bilklockan” (vid Gasklockan), med plats för 4-6000 bilar, kan också ersätta p-huset i Nordstan och denna yta kan i stället användas för handel. Centralt i den bilfria stadsdelen bör finnas lokaler för distansarbete/it-konferenser, mm, samt en godsmottagning. I utkanterna är bilpooler naturliga.

Kommentar: Se punkt 51 ovan.

- 58. Emin Tengström** saknar ett ”globalt” perspektiv i programmet. Man tycks generellt utgå från tanken på en framtid karakteriserad av ”business as usual”. Frågor som högre vattenstånd, minskade trafikmängder, ändrad mix av trafikslag både på land och till sjöss hade varit värd en betraktelse. Boende utan bil bör prioriteras vid fördelning av bostäder, varvid behovet av parkeringsplatser drastiskt minskar. Biltrafiken kommer också sannolikt att minska på stora och permanenta höjningar av oljepriset. Hur påverkas markanvändningen i området av en sådan utveckling?

Södra Älvstranden är tänkt att befolkas av såväl göteborgare och andra regioninvånare som mer eller mindre långväga turister. Större uppmärksamhet borde mot den bakgrunden ägnats åt de offentliga platsernas utformning och – inte minst – deras namngivning, t ex en "Operapark". Ett migrationscentrum i Packhuset skulle förstärkas om Postgatan bytte namn till Emigrantgatan. Även Packhusplatsen borde få ett mer lockande namn.

Kommentar: Programmet behandlar översiktligt berörda frågor. Med de förtydliganden, som denna samrådsredogörelse ger, kommer en fördjupning att göras dels i de parallella arkitektuppgifterna för Skeppsbron, dels i kommande detaljplaner. Det gäller även platsers och gators utformning. I det sammanhanget kan också namnfrågorna tas upp.

59. **Krister Andréason** tycker att alla hus på Södra Älvstranden ska vara passivhus och utrustas med solpaneler.

Kommentar: Älvstranden Utveckling AB bygger för närvarande ett första sådant – Hamnhuset – i Sannegårdshamnen. Fler kan komma på Södra Älvstranden.

60. **Viktor Nordh** oroas över rivningshotet för "Mercurhuset" och "Kinesiska muren". Självklart går husen att rädda, även om de sjunkit och lutar något. Göteborgs historia får inte försvinna på grund av bristande underhåll. Se vilken tillgång de bevarade husen i Haga blivit.

Kommentar: Se punkt 9 ovan.

61. **Mattias Gerdås** känner sig stärkt av programförslaget att utöka/återskapa kvartersbebyggelsen på Skeppsbron i en utformning som smälter väl ihop med området och inte höjdmässigt konkurrerar med Kungshöjds siluett mot vattnet. Vid utformningen av gaturummen är belysningen en viktig del. I stråket utmed Rosenlundskanalen måste bilparkeringen tas bort för att flanerande människor ska få kontakt med vattnet.

Kommentar: Kungshöjds siluett är viktig att värna, vilket framgår av programmet. Bilparkeringen utmed Rosenlundskanalen kommer att begränsas till förmån för ett gångstråk utmed vattnet.

62. **Valle** betonar vikten av att inte bara ta hänsyn till utan aktivt lyfta fram den historiska miljön. Det behöver inte innebära att nya byggnader ges en utslädd arkitektur. Modern arkitektur kan lyfta fram historia, och även låta modernt och historiskt kontrastera mot varandra. Med tanke på den mörka årstiden bör ljussättningen av gator, torg och kanske även vattenspegeln ägnas stor uppmärksamhet.

Kommentar: Detaljplanerna kommer att innehålla gestaltungsprogram, som även behandlar ljussättning.

63. **Rolf Berndtson** anser att B2 (stort inslag av bostäder) vid Skeppsbron bör ändras till B1 (inslag av bostäder) för att vattnet ska bli mer tillgängligt.

Kommentar: Vattnet kommer att bli tillgängligt genom flera tvärgator mellan Stora Badhusgatan och Skeppsbron. Behovet av bostäder är stor i området.

SYNPUNKTER FRAMFÖRDA VID UTSTÄLLNINGSPLATSERNA

20 yttranden har lämnats in vid utställningsplatserna, med följande synpunkter:

- Förslaget verkar vara en urvattnad kompromiss. Har vi nu blivit av med omfattande biltrafiken ska den som blir kvar begränsas till bara den absolut nödvändiga. Varför kan inte bilarna gå hela vägen i Stora Badhusgatan i stället för att ta utrymme utmed vattnet? Området mellan Operan och Stenpiren måste bli mer levande – inte bara park. Affärer, restauranger, caféer, bostäder och varför inte ett ungdomens hus.
- Det vore kul med någon annan arkitektonisk prägel än Norra Älvstrandens nyfunkis. Varför inte mera i stil med Operan eller Läppstiftet?
- Anpassa arkitekturen till göteborgstraditionen (Majorna/Haga). Inga skyskrapor! Stora gröna parker med möjligheter till rekreation och lek. Gärna en utomhusbassäng.
- Bygg många hyresrätter och billiga studentbostäder!
- Bygg några "Karlsson på takethus" på taken. Det ökar mysfaktorn och skulle kunna bli en fin och intressant symbol för Göteborg.
- Bygg inte bort hamnkaraktären med "jippobetonade" aktivitetshus utan med en seriös kulturtanke bakom. Utöka gärna Maritiman och bered plats för kryssningsfartyg i innerhamnen. Älvsnabben bör få fler hållplatser på den södra sidan älven.
- Riv Torsten Henrikssons gångbro – är både ful och drar till sig fel klientel.
- En grusad yta lämplig för boulespel skulle förgylla tillvaron för båtfolk och andra.
- Bort med den anskrämliga P-arken. Ersätt den med "Sessan" Kp Ingrid byggd 1936 med plats för ca 30 bilar. Spårvägen bör dras utmed berget vid Stora Badhusgatan.
- Spårväg till Lilla Torget skapar en trafikpropp där. Spårväg förbi Operan skulle avlasta.
- Cykelfärja från Stenpiren. Bättre med färja än med bro. Vem använder en bro i höstrusket?
- Flytta gång- och cykelbron från Packhusplatsen till Rosenlund. Fler människor skulle därmed få nytta av den.
- Bygg en gång- och cykeltunnel i stället. En tunnel är inte väderberoende och man slipper konflikten med sjöfarten.

- Bra förslag med direktbåt från Stenpiren till Saltholmen – Södra skärgården så man slipper åka hela vägen med spårvagn 11.

Kommentar: Biltrafiken kommer att begränsas till vad som behövs för att mata City NV och City SV med måltrafik. För att klara trafiksituationen vid Järntorget – tunnelmynningen måste trafiken i denna ända spridas till både Skeppsbron och Järntorgsgatan. En varierad och spännande arkitektur ska eftersträvas. Bebyggelsen ska ansluta till Staden inom Vallgraven och då är inte karaktären i Majorana/Haga den lämpligaste. ”Karlsson på takethus” är en intressant möjlighet att förtäta staden, dock finns inga lämpliga hus för en sådan påbyggnad inom programområdet. Torsten Henrikssons gångbro kommer på sikt att ersättas med en byggnad som inramar Lilla Bommens torg mot öster. Älvförbindelser behövs vid samtliga noder, d v s vid Rosenlund, Lilla Bommen och Stora Bommen. Programmet tar inte ställning till om dessa ska vara broar eller skyttlar. En gång- och cykeltunnel bedöms inte lämplig, framför allt från trygghetssynpunkt. Se också övriga kommentarer ovan.

SAMRÅDSMÖTE

Minnesanteckningar föreligger som särskild handling, se bilaga 2.

Birgitta Lööf
Planchef

Lennart Widén
Planarkitekt

Bilagor:

1. Länsstyrelsens yttrande
2. Minnesanteckningar från samrådsmöte



Göteborgs Stad

Kommunfullmäktige

Utdrag ur
PROTOKOLL
Sammanträdesdatum
2007-05-10

§ 14

0462/07

Godkännande av program för detaljplaner Södra Älvstranden - delen Rosenlund - Lilla Bommen

HANDLING

2007 nr 46.

YRKANDEN

Kjell Björkqvist (fp) och Anders Flanking (c): bifall till förslag från (fp) i kommunstyrelsen,

Anneli Hulthén (s), Martin Hellström (kd), Kia Andreasson (mp), Mats Pilhem (v): bifall till kommunstyrelsens förslag.

PROPOSITIONSORDNING

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits.

BESLUT

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Kommunfullmäktige godkänner program för detaljplaner Södra Älvstranden – delen Rosenlund – Lilla Bommen, upprättad den 31 oktober 2006, med tillhörande samrådsredogörelse.
2. Stadsbyggnadskontoret får i uppdrag att upprätta detaljplan(er) för Heurlins Plats – Skeppsbron – Lilla Torget.

Expedieras
Byggnadsnämnden



Göteborgs Stad

Kommunfullmäktige

Vid protokollet

Karin Lange

2007-05-22

Ordförande
Jörgen Linder

Justerare

Inger Bergsten

Eva-Lena Fransson



Göteborgs Stad

Kommunfullmäktige

Handling 2007 nr 46

Godkännande av program för detaljplaner Södra Älvstranden – delen Rosenlund – Lilla Bommen

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker byggnadsnämndens förslag i beslut den 6 mars 2007 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Kommunfullmäktige godkänner program för detaljplaner Södra Älvstranden – delen Rosenlund – Lilla Bommen, upprättad den 31 oktober 2006, med tillhörande samrådsredogörelse.
2. Stadsbyggnadskontoret får i uppdrag att upprätta detaljplan(er) för Heurlins Plats – Skeppsbron – Lilla Torget.

- - - -

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Ordföranden Göran Johansson (s) yrkade bifall till byggnadsnämndens förslag.

Helene Odenjung (fp) yrkade bifall till förslag från fp den 17 april 2007.

Utan omröstning beslutade kommunstyrelsen att bifalla ordföranden Göran Johanssons yrkande.

Marie Lindén (v) och Kia Andreasson (mp) antecknade som yttrande en skrivelse av den 25 april 2007.

Jan Hallberg (m) och Carina Liljesand (kd) antecknade som yttrande vad m och kd anförde i byggnadsnämnden

Göteborg den 25 april 2007
GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Göran Johansson

Christina Hofmann

Yttrande mp, v

2007-04-25

Kommunstyrelsen i Göteborg

Ärende 2:5

**Godkännande för program för detaljplaner
Södra Älvstranden – delen Rosenlund – Lilla Bommen**

Vi ställer oss positiva till programmet som helhet men vill tillföra några synpunkter.

- Att detaljplaner tas fram som medför kooperativa hyresrätter och/eller hyresrätter förvaldade av allmännyttan i syfte att på sikt främja mångfalden av den centrala stadens bostadsutbud.
- Att man i planeringen reserverar plats för en park så de boende och besökande får tillgång till ett grönområde. Bristen på grönområden i denna del av staden är i vår mening påtaglig. Vi ser det som positivt ifall parken kan hänga samman med promenadstråket längst vattnet.
- Vi vill dessutom att man reservera utrymme för en återvinningsplats. Ifall detta görs tidigt i planeringsfasen blir det lättare att få denna plats att bli diskret samtidigt som man kan minimera det trafikarbete den medför.



§ 81

Södra Älvstranden – delen Rosenlund – Lilla Bommen

Dnr 494/01

Till behandling företogs det den 20 februari 2007 bordlagda ärendet angående rubricerade program inom stadsdelarna Masthugget, Inom Vallgraven, Nordstaden och Gullbergsvass.

Stadsbyggnadskontoret hade ingett en den 20 februari daterad handling så lydande:

"Byggnadsnämnden etc. bil. 1

Byggnadsnämnden beslöt:

att föreslå kommunfullmäktige att godkänna program för detaljplaner Södra Älvstranden – delen Rosenlund – Lilla Bommen, upprättat den 31 oktober 2006, med tillhörande samrådsredogörelse samt

att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att upprätta detaljplan(er) för Heurlins Plats – Skeppsbron – Lilla Torget.

S, v, mp ingav en den 20 februari daterad skrivelse så lydande:

"Yttrande etc. bil. 2

M och kd ingav en skrivelse så lydande:

"Yttrande etc. bil. 3

Fp ingav en skrivelse så lydande:

"Yttrande etc. bil. 4

Mp ingav två skrivelser så lydande:

"Yttrande etc. bil. 5

"Yttrande etc. bil. 6

Vid protokollet

Agnetha Carlsson

Programmet för södra älvstranden är i grunden bra. Vi vill dock lyfta fram ett par viktiga punkter som vi anser bör bli tydligare i det fortsatta arbetet.

- Framkomligheten för kollektivtrafikfordon, gång och cykel bör prioriteras framför biltrafiken.
- Det är tveksamt att planera för genomfartstrafik genom området.
- Attraktiva cykelparkeringar skall planeras in i programmet.
- Vi förutsätter att bilpool planeras i området.
- Södra Älvstranden är inte bara ett stadsmiljöprojekt utan ett infrastrukturprojekt.

Ang. Program för Södra Älvstranden- delen Rosenlund- Lilla Bommen.

Ett utmärkt program med intressanta samrådssvar utgör ett bra underlag för det kommande arbetet med detaljplanerna.

En förutsättning för att kunna skapa spännande och attraktiva miljöer längs den Södra Älvstranden är att många olika intressenter får möjlighet att erhålla mark och utveckla sina idéer. För att få en levande stadsmiljö måste bostäder blandas med skiftande verksamheter. Platser där människor kan mötas under alla årstider måste skapas och närheten till vattnet bör markeras med en strandpromenad med vacker inramning längs Göta Älv. En badplats som byggs ut över älven är ett annat sätt att få en levande stadsdel.

Nybyggnation måste inriktas på bostäder men med verksamheter av olika slag i gatuplan. De hus som är möjliga att bevara skall finnas kvar såsom "Mercurhuset" och "Kinesiska Muren". Den nya bebyggelsen skall anpassas till den gamla och byggas i ungefärlig samma skala.

Biltrafik skall tillåtas i begränsad mängd. Parkeringsplatser, helst under jord, enligt gällande norm måste finnas. För kollektivtrafiken skall utrymme reserveras och spårvägen dras i Stora Badhusgatan för att sedan fortsätta i en operalänk och på sikt till Gullbergsvass. Den nya knutpunkten vid Stenpiren är en spännande idé där tre trafikslag (buss, spårvagn och båt) kan mötas. Vi ifrågasätter om man i dagsläget ska bygga ut spårvägen över Lilla Torget eftersom den länken är onödig när vi får fortsatt utbyggnad av Operalänken. Brunnsparken är idag redan alldeles för överbelastad och vi ska undvika att få ännu mer trafik i det området. Genomfartsleder kan utformas så att alla trafikslag inkluderat cyklister och gående, kan samsas i likhet med vad som sker på Linnégatan.

Båttrafik är ett miljövänligt alternativ av kollektivtrafik som bör utökas genom direkta färjor tvärs över älven samt en satsning på befintlig båttrafik. Den föreslagna gång och cykelbron bör utgå. I samband med att Göta Älvbron inom en snar framtid måste ersättas kan en ny gång och cykelbro bli aktuell.

Program för Södra Älvstranden- delen Rosenlund- Lilla Bommen.

Programmet innehåller en hel del intressanta samrådssvar som kan vara en del i underlaget för det fortsatta arbetet. Dock är programmet till stora delar alldeles för passivt. Där finns för få idéer som sticker ut. Det behöver vara mer av spännande byggnationer såsom att t.ex. bygga ut kajer, nya pirar med marina restauranger och caféer, gallerior m.m. En spännande idé är att bygga fler höga hus vid Otterhällan. En annan intressant idé är att det byggs en badplats ute i vattnet. Denna del av Södra Älvstranden måste använda sig av närheten till vattnet på ett helt annat sätt än programmet visar. Skall det bli attraktivt att vistas här mer än på några få sommarmånader måste det finnas publika platser där människor kan träffas och umgås. Ett samspel med den övriga staden är också nödvändigt för att uppnå en fungerande stadsdel. Allt detta ställer höga krav på utformningen av planerna.

En förutsättning för att kunna skapa spännande och attraktiva miljöer längs Södra Älvstranden är att många olika intressenter får möjlighet att erhålla mark och utveckla sina idéer. En stor del av nybyggnation måste inriktas på bostäder men med verksamheter av olika slag i gatuplan. Vi anser att det vore lämpligt använda sig av möjligheten att bygga ihop gammalt och nytt t.ex. "Mercurhuset" och "Kinesiska Muren". Dessa två skulle kunna göras om till "nygamla" spännande byggnader.

Biltrafik skall endast tillåtas som trafik till och från området. Detta kan göras genom att bygga "säckgator". Parkeringsplatser, helst under jord, för de som bor, besöker eller arbetar inom området måste finnas. De behöver inte alltid finnas inom området. Kollektivtrafiken skall dras i Stora Badhusgatan för att sedan fortsätta i en Operalänk och på sikt till Gullbergsvass. Den nya knutpunkten vid Stenpiren är en spännande idé där tre trafikslag (buss, spårvagn och båt) kan mötas. Vi ifrågasätter om man i dagsläget ska bygga ut spårvägen över Lilla Torget eftersom den länken är onödig när vi får fortsatt utbyggnad av Operalänken. Brunnsparken är idag redan alldeles för överbelastad och vi ska undvika att få ännu mer trafik i det området.

Båttrafik är ett miljövänligt alternativ av kollektivtrafik som bör utökas genom direkta färjor tvärs över älven samt en satsning på befintlig båttrafik. Den föreslagna gång och cykelbron bör utgå. En ny gång och cykelbro kan samplaneras med en ny Göta Älvbro.

Ärende

Yrkande i byggnadsnämnden, (mp), 070306
Gällande program för Södra Älvstranden – delen Rosenlund –
Lilla Bommen.

Yrkar på att kontoret i sitt fortsatta planarbete särskilt
beaktar kretslopps- och återvinningstanken.

Martin Joneskär, (mp)

Yttrande i byggnadsnämnden, (mp), 070306
Gällande program för Södra Älvstranden – delen Rosenlund –
Lilla Bommen.

Vi stöder programmets ambition att skapa hyresrätter i området. Menar dock att det i det sammanhanget är viktigt att se över hur dessa hyresrätter ska kunna hamna på en rimlig prisnivå så att människor med låga inkomster har råd att bo i området.

Vi vill att kontoret i det fortsatta planarbetet prioriterar frågan om billiga hyresrätter.

Martin Joneskär, (mp)



Lennart Widén
Tfn: 61 15 69

Byggnadsnämnden

Godkännande av program för detaljplaner
SÖDRA ÄLVSTRANDEN – delen Rosenlund – Lilla Bommen

Byggnadsnämnden föreslås besluta

- att** föreslå kommunfullmäktige godkänna rubricerat program, upprättat 2006-10-31, med tillhörande samrådsredogörelse,
- att** uppdra åt stadsbyggnadskontoret att upprätta detaljplan(er) för Heurlins Plats – Skeppsbron – Lilla Torget.

Byggnadsnämnden beslöt 2006-10-31 att genomföra samråd för rubricerade program. Förslaget har sänts för yttrande enligt upprättad samrådslista under tiden 8 november – 19 december 2006.

Förslaget har under samma tid varit utställt på stadsbyggnadskontoret samt på stadsmuseet och stadsdelsförvaltningarna Centrum och Linnéstaden. Ett samrådsmöte hölls 2006-11-15 på Stadsmuseet och en stadsvandring genomfördes 2006-11-18. Intresset för samrådet har varit stort. 63 yttranden har inkommit. Synpunkter har därutöver framförts vid utställningsplatserna och på samrådsmötet.

Programmet ersätter gällande fördjupad översiktsplan för SÖDRA ÄLVSTRANDEN i berörd del och bör därför föreläggas kommunfullmäktige för godkännande. Byggnadsnämnden kan därefter på delegation anta efterföljande detaljplaner.

SAMMANFATTNING

I flertalet remissvar ses samrådshandlingen som en konstruktiv uppföljning av de parallella stadsanalyser som föregått programmet. Om programmets detaljeringsgrad och ställningstaganden råder delade meningar. Frågor, där åsikterna går isär, är bland andra exploaterings omfattning och karaktär, bevarande/ersättning av befintlig bebyggelse, tillgänglighet, trafik och parkering, barriärer och störningar.

Inför nästa steg i planeringen – plansamrådet – kommer dels parallella arkitektuppdrag om exploateringen vid Skeppsbron att genomföras, dels fördjupade studier om bland annat parkering, geoteknik och störningar.

UPPDRAG	PROGRAM	SAMRÅD	UTSTÄLLNING	ANTAGANDE	(FÖRH.BESKED)	BYGGLOV
		X				

X Godkännande

PROGRAMFÖRTYDLIGANDEN

- Samrådshandlingen revideras ej, utan kompletteras med en sammanfattning av samrådsredogörelsen med viktiga förtydliganden och kompletteringar.
- Ett ramavtal tecknas, där ansvarsfördelningen för genomförandet mellan kommunen och Älvstranden Utveckling AB läggs fast.
- Götatunneln är i första hand ett stadsmiljöprojekt och inte ett trafikprojekt. De stadsbyggnadsmässiga frågorna ska därför väga tyngre än de trafiktekniska.
- Kommande detaljplaner ska åtföljas av gestaltungsprogram, där utformningsprinciperna för kvarter och allmänna platser läggs fast.
- För Skeppsbron ska en stor andel bostäder, särskilt hyresrätter, säkras.
- I den fortsatta planeringen ska åtgärder som ger ett skydd motsvarande en lägsta golvhöjd i entrévåning på nya byggnader om +12.8 prövas.
- Konsekvenserna av att bevara respektive ersätta Mercurhuset och "Kinesiska muren" ska belysas i de parallella arkitektuppdrag, som kommer att föregå nästa steg i planeringen – plansamrådet.
- Öster om Surbrunnsgatan ska ett körfält i vardera riktningen för kollektivtrafik och ett för biltrafik finnas. Väster om Surbrunnsgatan ska dubbelriktad biltrafik plus spårvagnstrafik rymmas söder om Rosenlundsverket och dubbelriktad biltrafik plus busstrafik rymmas norr därom.
- Tillgängligheten med bil är viktigast för besökare. För verksamma kan en lägre parkeringsnorm och längre gångavstånd tillämpas. För boende kan en max-norm prövas.

Lars Ivarson
Stadsbyggnadsdirektör

Barbro Sundström
Distriktschef

Program för detaljplaner

SÖDRA ÄLVSTRANDEN - delen Rosenlund – Lilla Bommen

BN Nr
x/x

Förprövning	Uppdrag	Program	Samråd	Uställning	Antagande	Föhandsbesked	Bygglöv	Handläggare
								Lennart Widen

X Godkännande

Sammanfattning

- Programmet (revideras ej) + samrådsredogörelsen till KF för godkännande – BN kan anta detaljplanerna
- Parallella arkitektuppdrag för Skeppsbron + detaljplan + järnvägsplan för Heurlins Plats – Skeppsbron – Lilla Torget
- Ramavtal kommunen – Älvstranden Utveckling AB
- Stadsmiljöprojekt – ej trafikprojekt; stadsbyggnadsfrågorna måste väga tungt - gestaltungsprogram
- Stor andel bostäder på Skeppsbron, särskilt hyresrätter
- Pröva åtgärder motsvarande lägsta golvhöjd + 12.8 m
- Bevarande/ersättning av Mercurhuset och "Kinesiska muren"
- Ett + ett (bil + koll) körfält i vardera riktningen
- Besöks-P enligt norm, lägre för verksamma, max för boende



Grundstruktur mark- och vattenanvändning

