



Dnr 0548/20

Protokoll arkitekturutskottet
Sammanträdesdatum: 2020-10-14

Tid: 10:00–12:00

Plats: Skype

Närvarande

Ledamöter

Björn Siesjö (ordförande), ej närvarande

Birgitta Lööf

Niklas Greve (anteckningar)

Lena Larsson

Anna Reuter Metelius, ej närvarande

Simon Wallqvist

Övriga närvarande

Eva Sigurd, plan

Åsa Lindborg, plan

Gunnel Johnsson, plan

Shraddha Kapri, plan

Emma Larsson, plan

Om beslut och formuleringar från protokollet används i tjänsteutlåtande, granskningsyttrande och liknande ska det framgå att dessa utgör stadsbyggnadskontorets ställningstagande.

1. Ansökan om planbesked för kontor vid Von Utfallsgatan, Sävenäs 747:209

Föredragande: Eva Sigurd, Åsa Lindborg, plan

Tid: 11:00-11:30

Fråga

Förslaget i planbesked innehåller bland annat en byggnad med 16 våningar. Är det rätt plats i staden? Hur säkerställs en högkvalitativ gestaltning? Är ett tävlingsförfarande aktuellt?

Diskussion

Sökanden har redovisat ett förslag på en tredelad byggnadsvolym där den högsta tredjedelen är 16 våningar hög. Övriga delar är fyra våningar höga. I det här ärendet är det viktigt att jobba med de strategier vi har för höga hus, att använda riktlinjen Stadens silhuett som verktyg för att bedöma lämpligheten, särskilt eftersom det tillkommer andra höga byggnader i närområdet på sikt (på SKF:s område på norra sidan ån, på Byfogdegatan m. m.)

**Protokoll**

Sammanträdesdatum: 2020-10-14

Hittills har man diskuterat att en hög byggnadsvolym på platsen skulle kunna markera Göteborgs port mot öster när man kommer utifrån, men det upplevs som ett synsätt med vissa brister. Det är ett förhållandevis perifert läge, ganska långt från centrala Gamlestaden (torget, SKF, Gamlestadens fabriker) och från kollektivtrafiksnoderna. Man behöver titta väldigt noga på landskapet (när man kommer österifrån), vad man ser av staden och vad som framträder i horisonten innan det går att avgöra om det är rätt läge för att markera var staden börjar. Spontant känns det dock inte som rätt plats. Istället upplever AU att det bästa alternativet i just det här fallet (åtminstone med den kunskap vi har nu) är att sänka höjden betydligt på den högsta delen, samtidigt som man eventuellt kan höja de lägre delarna för att bibehålla en något större BTA.

Beslut

Vi har en riktlinje, viktigt att man använder den som verktyg i första hand. Om man efter detta kommer fram till att det är lämpligt med ett högt hus på platsen bör man diskutera volymernas form och storlek. Man bör också undersöka möjligheterna att omfördela volymerna för att bibehålla yta men med lägre höjd.

2. Detaljplan för spårväg genom Frihamnen och Lindholmen inom stadsdelarna Tingstadvassen och Lundbyvassen (inom Sverigeförhandlingen)**Föredragande: Emma Larsson, Gunnel Johnsson, Shraddha Kapri, plan****Tid: 11:30-12:00****Fråga**

Hur ska allmän plats utformas? Går vi rätt väg avseende gestaltningsnivå i det gemensamma fördjupningsarbetet?

Diskussion

Detaljplanearbete pågår för spårsträcka från Frihamnen till Lindholmen. Just nu diskuteras val av räler. Olika räler ger olika förutsättningar för markbeläggning och grönyta kring spåret. Hybridrälen, som är billigare än gaturäl, medger t. ex. ett grästäckt spårrområde, vilket vignolrälen inte gör (den kräver inspektionsmöjligheter och kan därför inte byggas in). Förslaget i det här skedet är huvudsakligen hybridrälen, eftersom det ger möjligheter till att skapa grönytor inom spårområdet. Grönytor ger också vissa följd effekter, såsom minskad bullerpåverkan från spårtrafiken och ökad biologisk mångfald. Man diskuterar också vilka spårmarkeringar och avgränsningar som är lämpliga, exempelvis olika typer av staket, pollare, kantstenar etc men också om det är möjligt att använda sig av konstverk och grönska för att avgränsa. AU bedömer att det är viktigt att det inte bara blir staketavgränsade gräsytor mellan spår, utan att man lägger ned mer arbete på att skapa genomtänkta gröna rum.



Protokoll

Sammanträdesdatum: 2020-10-14

Vid passager kan man behöva jobba med annan markbeläggning, t ex markbetong, asfalt eller annat. Dessa har i sin tur olika fördelar och nackdelar, både tekniskt och gestaltningsmässigt.

I dagsläget har man inga planer på att införa några tvingande planbestämmelser om beläggning och avgränsningar utformning, eftersom det finns osäkerheter kring kostnader, hur väl hybridrälen fungerar samt eftersom utbyggnaden förväntas ske över lång tid.

Ärendet kommer upp på SBLS på måndag 19/10. Det bör sedan tas upp i Arkitekturrådet för att bidra till samsyn mellan förvaltningarna.

Beslut

Förslagen som de ser ut i dag upplevs som genomtänkta och i rätt riktning. Hybridrälen är ett fall framåt vad gäller möjligheten att göra något bra gestaltningsmässigt av spårområden.