

KOMMUNSTYRELSEN,

DNR. 18KS360

# Fördjupad översiktsplan Norra Brynäs

UTLÅTANDE



## Innehåll

Granskningens syfte .....	4
Sammanfattning av granskningsperioden.....	4
Sammanfattning av inkomna synpunkter och åtgärder.....	4
Samlat svar angående framtida brolösningar: .....	4
Samlat svar angående Styrmansgatan: .....	5
Samlat svar angående Femte Tvärgatan: .....	6
Länsstyrelsen Gävleborg (bilaga 1).....	6
Lokalpolisområde i Gästrikland (bilaga 2) .....	8
Mellansvenska handelskammaren (bilaga 3) .....	8
Gästrik rädningstjänst (bilaga 4).....	8
Trafikverket (bilaga 5).....	8
AB Gavlegårdarna (bilaga 6) .....	9
Gavlefastigheter AB (bilaga 7).....	9
Gävle Energi AB (bilaga 8) .....	10
Gästrik vatten AB (bilaga 9).....	11
Naturskyddsföreningen (bilaga 10) .....	11
Hembygdsföreningen Gävle Gille (bilaga 8) .....	13
KPR:s beredning (bilaga 10).....	16
Villa Sjötorps Vänner i Gävle Ek. Förening (bilaga 9).....	17
BRF Gävlehus 10, BRF Torpet och BRF Styrmannen (bilaga 10).....	17
BRF Superior (bilaga 11) .....	18
BRF Skäret (bilaga 10).....	18
Fastighetsägare S.K.S AB (bilaga 12).....	19
Fastighetsägare F.S (bilaga 13) .....	20
Fastighetsägare E.AB (bilaga 10) .....	20
Privatpersoner .....	22
Privatperson I.J (bilaga 14) .....	22
Privatperson M.Å (bilaga 15).....	22
Privatperson L.E och I.E (bilaga 16) .....	23
Privatperson F.O (bilaga 17) .....	23
Privatperson S.H (bilaga 18) .....	25
Kommentar och åtgärder:.....	25
Privatperson R.S (bilaga 19).....	25
Privatperson H.J (bilaga 20).....	25
Privatperson G.N (bilaga 21) .....	26

Privatperson C.H (bilaga 22).....	27
Privatperson A.S och R.P (bilaga 23) .....	28
Privatperson M.A och P.E.W (bilaga 10).....	29
Privatperson T.E (bilaga 10).....	30
Privatperson B.J (bilaga 10).....	31
Sammanfattning av inkomna synpunkter från digital enkät.....	32
Nya broar.....	33
Platsbildningar .....	33
Fördelning mellan bostäder och arbetsplatser .....	34
Vilken samhällsservice ska finnas på Norra Brynäs? .....	34
Stråk med servicefunktioner i bottenvåningen.....	34
Vad mer skapar stadsliv och trygghet? .....	35
Fångar förslaget rätt historiska platser och byggnader?.....	35
Är det rätt parkområden som pekas ut? .....	35
Havet, ån och båtar pekas ut som viktigt att utveckla. Tycker du att förslaget fångar det? .....	35
Har du fler förslag som kan utmana till utveckling i området? .....	36
Har du fler förslag som du vill lämna på förslaget?.....	36
Sammanfattning av ändringar i förslaget efter granskningskedet .....	37
Ny planeringsriktlinje för Redargatan .....	37
Ny sträckning av rekreativt stråk.....	37
Industrispår som tillfällig markanvändning.....	37
Nytt avloppsreningsverk inte havsträdgårdsstad.....	37
Fler siktlinjer .....	37
Exploateringsgrad och höga hus .....	37
Lägen för offentlig service(förskola).....	37
Ny plangräns vid Styrmansgatan .....	37
Kompletterande text angående biotopskydd alléer .....	38
Komplettering bullerutredning och MKB .....	38

## Granskningens syfte

Syftet med granskningen är att presentera ett reviderat planförslag efter inkomna synpunkter från samrådet och att få in nya synpunkter inför ett antagande av den fördjupade översiktsplanen, nedan förkortat FÖP. Utlåtandet är en sammanställning av inkomna synpunkter under granskningsperioden samt hur dessa har beaktats inför antagandet.

## Sammanfattning av granskningsperioden

Den fördjupade översiktsplanen har varit utställd för granskning under perioden 11 december 2019 till 28 februari 2020. Allmänheten och sakägare bjöds in till ett öppet hus möte den 22 januari i restaurangen vid Gasklockorna. Förslaget var utställt på Stadsbiblioteket, i Stadshusets entréhall, samt digitalt på hemsidan [www.gavle.se/norrabrynas](http://www.gavle.se/norrabrynas). Under granskningstiden fanns en digital enkät på hemsidan med möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Ungefär 90 besökare deltog vid öppet hus möte den 22 januari 2020. Projektet erhöll ett stort gensvar på den digitala enkäten som fanns på hemsidan under granskningen, 820 personer svarade via enkäten. Störst andel synpunkter som inkom under granskningstiden berörde trafikfrågor.



Bilder från granskningsmötet 22 januari 2020.

## Sammanfattning av inkomna synpunkter och åtgärder

Nedan redovisas de 35 skriftliga yttranden som inkom under granskningstiden. Yttranden utan erinringar har inkommit från:

- Försvarsmakten
- Gästrikte räddningstjänst

Övriga yttranden sammanfattas och bemöts med kommentarer samt vilka åtgärder de eventuellt medfört i planens utformning. Yttranden återfinns i sin helhet som bilagor till granskningsutlåtandet.

Tre frågor har varit återkommande i många yttranden och har därför fått samlade svar, hänvisningar görs till dessa underrubriker: samlat svar angående framtida brolösningar, samlat svar angående Styrmansgatan, samlat svar angående Femte Tvärgatan.

### Samlat svar angående framtida brolösningar:

*Tre nya broläggningar möjliggörs i den fördjupade översiktsplanen. En bro för samtliga trafikslag i Redargatans förlängning, och två gång- och cykelbroar (över Stenborgskanalen och Gavleån) i Lysgatans förlängning. Frågan om hur broarna ska utformas, exempelvis öppningsbar eller ej avgörs inte i FÖP:en, inte heller frågan om hur broarna ska trafikeras, eller hur kopplingen mot Naringen ska ske. Innan nya broar kan uppföras behöver nya detaljplaner med konsekvensbeskrivningar tas fram för dessa. Berörda sakägare kommer då återigen att ges möjlighet till påverkan.*

*För att minska negativa konsekvenser av en ny broförbindelse i Redargatans förlängning har en ny riktlinje lagts till i antagandehandlingen: "Utformningen av ny bro och anslutningsvägar i*

*Redargatans förlängning ska utformas för att gynna oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresenärer. Utformningen ska motverka barriäreffekt mot havet, samt motverka störningar för omkringliggande bostäder.”*

*Staden växer österut mot havet. Gävle Strand etapp ett och två följs av en tredje etapp samt av stadsomvandling på Norra Brynäs och Näringen. Stadens tillväxt sker under lång tid och förutsättningar förändras löpande. Behov finns att skapa kopplingar mellan de nya stadsdelarna för att de boende i stadsdelarna ska få bästa möjliga tillgänglighet till service, arbetsplatser, rekreativsmöjligheter osv som bidrar till ett gott liv för alla. Framkomlighet för framförallt kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik prioriteras.*

*De trafikanalyser som utförts är mycket grova och osäkra och de visar en maximerad trafikering vad gäller bilburen trafik utifrån en fullt utbyggd stad år 2030, dvs 8000 nya bostäder i Gävle stad. De bulleranalyser som utförts utgår från denna maximerade trafikering. Bullret är beräknat utifrån bensinmotorer och inte tystare alternativ som framtiden troligen innehåller. En annan osäkerhet är att vi inte vet ännu hur den nya strukturen kommer att bli på Näringen, var och hur många kopplingar kommer att finnas från Gävle strand till Näringen, det kommer att påverka trafikflödena i framtiden.*

*Trafikeringen på Fältskärsleden kommer att öka när staden växer österut. Nya kopplingar för rörelser i nordsydlig riktning är en del av lösningen av det problemet som tillsammans med andra åtgärder behövs för avlastning av Fältskärsleden. Gävle kommuns intentioner är inte att skapa en trafikled i Redargatan med höga hastigheter och stor andel tung trafik mellan Hamnleden och Österbågen, utan en gestaltad stadsgata som kopplar samman områden.*

*Konsekvenserna av att anlägga fler broar är många och flerbottnade. Positiva konsekvenser genom ökad tillgänglighet med hållbara transporter och för räddningstjänst, men också negativa konsekvenser i form av buller och barriärverkan. En konsekvens är även att båttrafiken med större båtar och segelbåtar försämras eller omöjliggörs på sträckan mellan ny bro och Alderholmsbron. Med nya broar över Gävleån behöver Gästhamnen och Limöbåten nya lokaliseringar. En utredning av Nyhamn pågår där möjlighet till lokalisering av dessa funktioner utreds.*

*Det föreslagna broläget, för samtliga trafikslag, i Redargatans förlängning baseras på flera faktorer, bland annat beräknad nytta (genhet) och genomförbarhet. Under granskningen har fler alternativ till nya kopplingar i nordsydlig riktning föreslagits.*

*En ny bro direkt väster om den befintliga Alderholmsbron (som bla föreslogs på samrådsmöte, datum 20200122) skulle skapa två parallella broar (ny bro samt befintlig Alderholmsbro). Då dessa är lokaliserade förhållandevis nära Fältskärsleden uppnås inte målet om att skapa gena kopplingar mellan de nya stadsdelarna som planeras. Två parallella brolägen skulle också riskera skapa en gemensam sammanhållen barriär mellan centrala Gävle och Gävle Strand. Jungfruparken skulle ligga mellan två större stadsgator.*

*En tunnelförbindelse mellan Brynäs (Atlasgatan) och Näringen är inte aktuell, främst av två orsaker. Sannolikt skulle kostnaderna för en sådan tunnel inte vara möjliga att hantera för varken Gävle kommun eller eventuella exploitörer. En tunnel skulle dessutom innebära väldigt ytkrävande trafiklösningar vid upp- och nedfarter (gäller givetvis även eventuella anslutningar), som närmast kan liknas med planskilda trafikplatser. Planskilda trafikplatser är normalt inget som föredras i stadsmiljöer.*

**Samlat svar angående Styrmansgatan:**

*I den fördjupade översiktsplanen visas funktionsblandade kvarter hela vägen ut till Styrmansgatan. Inför antagandet har plangränsen flyttats söderut för att även omfatta punkthusen. Anledningen till att möjliggöra bebyggelse längs Styrmansgatan är att gaturummet i det partiet är väldigt brett (långt mellan husfasader på ömse sidor av vägen) och kantas på en sträcka av 270 meter av parkering. För gående längs Styrmansgatan bidrar det till otrygghet.*

*Berörda bostadsrättsföreningar värnar om befintliga parkeringsplatser och vill inte att möjligheten till bebyggelse visas i planen.*

*Befintliga detaljplaner medger garage i en våning på denna yta och det fortsätter att gälla tills den ändras eller upphävs. Markägaren har mandat att ta initiativ till att ändra detaljplanen. Detaljplanerna är till skillnad från översiktsplanen juridiskt bindande. I ett långt tidsperspektiv kan markbehovet ändras och kommunen väljer därför att ha kvar intentionen om funktionsblandad bebyggelse på den aktuella ytan i översiktsplanen.*

Samlat svar angående Femte Tvärgatan:

*De trafikanalyser som utförts är mycket grova och osäkra och de visar en maximerad trafikering vad gäller bilburen trafik utifrån en fullt utbyggd stad år 2030. De bulleranalyser som utförts utgår från denna maximerade trafikering. Bullret är beräknat utifrån bensinmotorer och inte tystare alternativ som framtiden troligen innehåller. Simuleringen visar ungefär 4 200 ÅDT. Några jämförbara exempel med liknande trafiksiffror är Tallåsvägen, Hageströmsutfarten, och Forsbyvägen. Kopplingen mellan Södra Skeppsbron och Kaserngatan sker på Femte Tvärgatan fram till Brynäsgratan. Sjätte Tvärgatan används mellan Brynäsgratan och Kaserngatan. Detta förtydligas på trafikkartan.*

*I den fördjupade översiktsplanen anges vilka funktioner de grönblå stadsgatorna ska inrymma och ett generellt mått som anges är 21 meter. Där befintlig bebyggelse begränsar gatubreddens försektionen anpassas vilket exempelvis är Femte Tvärgatan mellan Styrmansgatan och Brynäsgratan.*

*Bullerutredningen och MKB:n har kompletterats på de vägsträckor, anslutande till planområdet, som föreslås koppla vidare till andra stadsdelar. Utredningen visar att befintliga bostäder kan få bullernivåer som överskrider riktvärden. Innan Femte Tvärgatan kan öppnas upp mot Brynäsgratan behöver en ny detaljplan tas fram. Berörda sakägare kommer då återigen att ges möjlighet till påverkan. Kommunen har väghållaransvar och därigenom är det kommunen som får ansvar för att driva frågorna om bulleråtgärder.*

Länsstyrelsen Gävleborg (bilaga 1)

**Sammanfattning:**

Länsstyrelsen ställer sig fortsatt positiv till förslaget om fördjupad översiktsplan som Gävle kommun har arbetat fram. Det är ett väl genomarbetat förslag till fördjupning över stadsdelen, och kommunen visar en tydlig och hållbar ambition över hur Gävle stad ska komma att utvecklas. Sedan samrådet har kommunen tagit hänsyn till och beaktat stora delar av Länsstyrelsens tidigare samrådsyttrande vilket är väldigt positivt.

Fortsättningsvis kommer kommunen att ytterligare ta hänsyn till bullerproblematiken som tydligt påverkar även boende utanför planområdet, när nya broförbindelser planeras och vägar öppnas upp för genomfartstrafik.

Riksintressen

FÖP:en hanterar på ett bra sätt de kulturhistoriska värdena inom området. Kommunen uttrycker på flera ställen att områdets bakgrund och bebyggelsehistoria ska vara en väsentlig del i hur stadsdelen ska utvecklas och omvandlas. Kommunen identifierar även kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som ska bevaras och ges nya funktioner och i flera fall framträdande platser i det kommande gaturummet. När det gäller kartmaterialet så är det väl redovisat och överskådligt, men det finns en del brister att åtgärda på kartbild 10.1 – värdefulla kulturmiljöer. Kartan baseras på det äldre fornminnesregistret (FMIS) och inte på det uppdaterade kulturmiljöregistret (KMR). Skillnaden mellan registren är att i KMR har Riksantikvarieämbetet rensat bort fornlämningsmarkeringar som inte är bekräftade. KMR innehåller olika typer av lämningar med olika status och kommunen kan gärna göra detsamma i sin kartbild, dvs skilja mellan fornlämningar, Övrig kulturhistorisk lämning samt ingen antikvarisk bedömning, se bilaga 1, Kartutsnitt ur KMR. Vidare behöver kartbilden justeras så att markeringen ”skyddat enligt kulturmiljölagen” ändras till ”skyddad bebyggelse enligt kulturmiljölagen” och markeringarna kompletteras på kartan så att även Sockerbruksladan på Steneberg markeras (på samma sätt som Staffanskyrkan och kv Springer). I kartbilden så anges också att kulturhistorisk bebyggelse enligt ÖP Gävle stad ska framgå med högerställd grön skraffering. Dessa områden har fallit bort ur kartbilden.

Hälsa och säkerhet

Avseende buller anser Länsstyrelsen att kommunen har bemött de synpunkter som Länsstyrelsen lämnade i samrådsskedet och i de planeringsriktlinjer som tagits fram finns rekommendationer för att bullerfrågor behöver utredas i framtida detaljplanearbete, utbyggnadsordning och radonsäkert byggande. Det finns även med information om utbyggnaden av Duvbackens reningsverk och hur

planeringen av Norra Brynäs behöver ta hänsyn/anpassas till denna. Vad gäller utrymmen för skola/förskola så konstateras att det behövs cirka 7000 m<sup>2</sup> tomt för de fem förskolor som planeras inom området. I planeringsriktlinjerna för miljö, risker och hälsa står det att förskolegårdarna ska utformas så att de inte påverkas negativt av trafik och buller, vilket är positivt. Det kan också vara bra att riktlinjerna förtydligar att förskolegårdarna ska ges tillräckligt stort utrymme för lek och utevistelse med utgångspunkt från de rekommendationer som finns (eller med utgångspunkt från de riktlinjer kring detta som Livsmiljö Gävle utreder för närvarande).

I FÖP: en beskrivs att planerade bostäder inom planområdet bör kunna uppföras på sådana sätt att de riktlinjer som finns kring buller från trafik, industrier etc. klaras. Av den bullerutredning som bifogats granskningshandlingarna framgår att den nya bron över till Alderholmen medför en höjning av trafikbullernivåerna för byggnader utanför planområdet, på Norra Skeppsbron, och att någon form av skärmning på den nya bron krävs om inte ljudmiljön för de befintliga bostäderna ska försämrats. Även Tredje Tvärgatan och Femte Tvärgatan får förhöjda ljudnivåer jämfört med nollalternativet. Det är Länsstyrelsens uppfattning att kommunen behöver redogöra för/kommentera hur man avser att hantera att befintliga bostäder riskerar att få en försämrad boendemiljö till följd av den nya bron som planeras.

#### Klimatanpassning

Det är positivt att planen utgår från marginaler i förhållande till händelser. Det gör att nivåerna åtminstone i teorin kan revideras om ny information framkommer. Dagvattenfrågan behöver hanteras för området i stort. Det kan bli problem om den ska utredas på detaljplanenivå, då enskilda planer kan orsaka problem för närliggande planer. Det kan också finnas skäl att tro att åtgärder för att hantera skyfall behöver göras inom vissa områden, som berörs av en enskild plan. Finns det inte ett övergripande program kan kommunen bli tvingade att lösa skyfallsproblematiken inom varje detaljplan, vilket blir en suboptimering. Länsstyrelsen föreslår att kommunen arbetar fram ett dagvattenprogram för hela området.

Av planeringsunderlaget framgår att vitala delar av nya byggnader ska anpassas efter dimensionerande översvämningarnivåer. Viktigt är även att framkomligheten till byggnaderna behöver säkras vid motsvarande vattennivåer. Detta gäller särskilt byggnader som inrymmer samhällsviktiga verksamheter.

#### Allmänna intressen

##### Naturmiljö

Det generella biotopskyddet är inte beaktat i plan, beträffande alléer. Alléer är skyddade i 7 kap. 11 § miljöbalken. Definitionen på en allé framgår av bilaga 1 till förordningen om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. (1998:1252) och lyder: "Lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd". Inom ett biotopskydd får man inte bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön. Om det finns särskilda skäl får dispens ges i det enskilda fallet. I fråga av framtida och kommande detaljplaner ska dispensfrågan vara utredd innan fastställande av en detaljplan. Detta då detaljplan i sig inte utgör skäl för en dispens.

#### Kommunikation och infrastruktur

##### Biltrafik

Det är positivt att kommunen utreder möjligheten för nya broförbindelser mellan Gävle Strand och Brynäs i syfte att uppnå ett hållbart transportsystem inom planområdet. Det är av stor vikt att kommunen utgår från ett helhetsperspektiv för framtida utveckling av närliggande områden. Detta genom att statlig infrastruktur kan komma att bli påverkad i den fortsatta utvecklingen av centrala Gävle. Viktigt att poängtera är dock att detta inte förminskar vikten av att kommunen hanterar bullerfrågan, se tidigare skrivning under rubriken Hälsa och säkerhet.

#### *Kommentarer och åtgärder:*

*Önskemål om revidering av den kulturhistoriska kartan i planeringsunderlaget har genomförts enligt synpunkter. Förtydligande och komplettering har skett angående riktlinje för förskole- och grundskolegårdar.*

*Bullerutredningen har kompletterats efter granskningen, vägområden utanför planområdet har lagts till och konsekvensbeskrivits i mkb:n, se även samlat svar angående Styrmansgatan.*

*Kommunens bedömning är att om man förhåller sig till de riktlinjer som dagvattenutredningen anger så erhålls ett tillräckligt stöd i den fortsatta planeringen. Riktlinjer för skyfall och dagvatten som finns i planen bygger på dagvattenutredningen. Riktlinjen för planeringsnivå utifrån översvämningshändelse har kompletterats med att framkomlighet på vägar och utrymningsvägar ska säkerställas. En text kring biotopskydd har lagts till i kapitlet Grönska och vatten.*

#### Lokalpolisområde i Gästrikland (bilaga 2)

##### *Sammanfattning:*

Brottsförebyggande, trygghet och säkerhet är något som diskuteras flitigt i dagens samhälle. Utifrån ett polisiärt perspektiv vid etablering av nya bostadsområden finns några saker vi vill lyfta som är baserade på erfarenhet samt forskning. Att möjliggöra för de boende (givetvis även för andra medborgare) att utöva aktiviteter i sitt bostadsområde gör att det vistas personer utomhus. Att det är människor i rörelse i bostadsområden, oavsett tid på dygnet eller årstid skapar trygghet och har en effekt mot brott. Genomtänkt belysning utanför och i trappuppgångar, garage vid ev. soprum/stationer och öppna ytor motverkar skadegörelse och ökar tryggheten. Höga buskar och annan skymmande växlighet kan skapa undanskymda och mörka platser. Detta bör även undvikas kring eventuella parkeringsplatser för att försvåra för t.ex. inbrott i fordon. Säkra och tydliga gång- och cykelöverfarter för att motverka kollisioner samt förenkla för gång- och cykeltrafikanter. Personliga taggar/koder till boende för att få tillgång till trappuppgångar, källarutrymmen, tvättstuga, garage. Detta för att undvika att obehöriga får tillgång till dessa utrymmen.

##### *Kommentarer och åtgärder:*

*Yttrandet går i linje med översiktsplanens innehåll. Små kompletteringar har gjorts i kapitlet Sociala, jämlika och trygga miljöer.*

#### Mellansvenska handelskammaren (bilaga 3)

##### *Sammanfattning:*

Mellansvenska Handelskammaren ställer sig bakom det bifogade yttrandet som Smurfit Kappa har skickat in i ärendet FÖP Norra Brynäs 18KS360. Smurfit Kappas verksamhet har en stor betydelse för näringslivet i regionen och det är viktigt att deras behov av effektiva och hållbara godstransporter tas med i planeringen av Norra Brynäs. I praktiken innebär detta att det järnvägsspår som används för transporter till och från Smurfit Kappa behöver finnas kvar.

##### *Kommentarer och åtgärder:*

*Spåret till Smurfit Kappa ska vara kvar så länge behov finns att nyttja spåret. I projekt Godisfabriken anpassas projektering och anläggning av allmän plats utifrån detta. Den fördjupade översiktsplanen visar att en annan markanvändning förordas väster om Smurfit Kappa den dag spåret inte längre behövs. Ny markanvändning föregås då av detaljplaneläggning. Spåret ska bevaras i gestaltningen av den nya miljön för att minna om områdets tidigare användning.*

#### Gästrike räddningstjänst (bilaga 4)

##### *Sammanfattning:*

Gästrike Räddningstjänst har tagit del av handlingar tillhörande Fördjupad översiktsplan för Norra Brynäs och har inga synpunkter i detta skede.

Gästrike räddningstjänst ser det positivt att det i planen anges att fortsatt arbete med områdets brandvattenförsörjning behövs och beskrivning om att effektiv, robust och hållbar tillgång till släckvatten är en förutsättning för exploatering av området.

##### *Kommentarer och åtgärder:*

*Inga.*

#### Trafikverket (bilaga 5)

##### *Sammanfattning:*

Trafikverket yttrar sig som infrastrukturägare för industrispåret inom planområdet samt som väghållningsmyndighet för omkringliggande vägar, E4:an, E16, väg 583 och riksväg 76.



Vi ser positivt på att kommunen utreder möjligheten för nya broförbindelser mellan Gävle Strand och Brynäs i syfte att uppnå ett hållbart transportsystem inom planområdet. I rollen som väghållningsmyndighet ser vi vikten av att kommunen utgår från ett helhetsperspektiv för framtida utveckling av närliggande områden. Detta genom att statlig infrastruktur kan komma att bli påverkad i den fortsatta utvecklingen av centrala Gävle.

Trafikverkets tidigare synpunkter avseende en strategi över spåranläggningen inom planområdet har beaktats och har beskrivits i granskningshandlingarna.

*Kommentarer och åtgärder:*

*Inga.*

AB Gavlegårdarna (bilaga 6)

*Sammanfattning:*

FÖP Norra Brynäs känns i huvudsak väl genomtänkt och genomarbetad.

Vi anser att torgets placering i änden på Stenebergskanalen känns malplacerad så länge Smurfit Kappa finns kvar. Vi tror inte att det kan bli den fantastiska plats som det skulle kunna vara, med en industri "som granne". Här anser vi att kommunen överväga en process om en ev omlokalisering av Smurfit Kappa.

Reningsverkets föreslagna placering känns mycket olycklig. Vi förordar att man ser över annan placering av reningsverket och att "Havsträdgårdsstaden" kan bli verklighet. Vid nuvarande förslag på reningsverkets placering så riskerar staden i framtiden att växa sig runt reningsverket med allt vad det innebär. Det påverkar också möjligheterna till utbyggnad av bostäder och verksamheter väster om Atlasgatan mycket negativt.

Nya ev broar behöver medge båttrafik såsom förslaget i FÖP:en förordar. Vi saknar vattenspegel eller liknande i Högbergsparken. Detta skulle ge en högre attraktivitet i parken och för bostäderna som är tänkt att byggas runt parken. Det skulle också vara positivt att tillåta viss bebyggelse för verksamheter o dyl inom grönområdet för att även här skapa attraktiva målpunkter.

Gemensamma P-hus anser vi är mycket bra.

Bebyggelsestrukturen känns bra.

Kulturhub "Gasklockorna" blir inklämnd mellan industri och reningsverk, förutsatt att reningsverkets föreslagna placering blir verklighet och inget görs åt den befintliga industriverksamheten.

Södra hamnpiren behöver attraktiva stråk och målpunkter för att locka människor till att gå dit. Platsen har alla möjligheter att bli en fantastisk plats för familjeutflykter, picknick etc

*Kommentarer och åtgärder:*

*Projektet har politiska direktiv om att industrifastigheten för Smurfit Kappa AB ska vara kvar i den fördjupade översiktsplanen.*

*Lokaliseringsprövningen av ett nytt reningsverk sker i tillståndsansökan enligt Miljöbalken. Gästrike vatten har påbörjat detta arbete. Projektet har politiska direktiv om att i FÖP Norra Brynäs möjliggöra ett nytt reningsverk i områdets östra delar. Havsträdgårdsstaden har därför tagits bort ur antagandehandlingen.*

*Utformningen av parker och platser är en fråga som löses i senare projektering.*

Gavlefastigheter AB (bilaga 7)

*Sammanfattning:*

Gavlefastigheter vill belysa att det är viktigt att tomter till förskola och skola görs tillräckligt stora för att tillgodose behovet av friyta för lek, yta för en god trafiklösning med bland annat parkeringsmöjligheter för hämta/lämna och för servicefordon samt övrig teknisk infrastruktur. I

planeringsskedet behöver hänsyn tas till det antal elever/barn som kommer gå på förskolorna/skolorna. För antal barn per förskole- och skolenhet se nedan.

Läget på förskolorna och skolorna är viktiga sett till trafikflöden till och från fastigheterna. Det gäller såväl personal, föräldrar och barn/elever, varutransporter samt hänsyn till buller, luftkvalitet, etc.

Idag är Staffansskolan en F-6 skola men den planeras att bli en F-3 skola när Brynässkolan byggs ut och blir en årskurs 4-6 skola. Brynässkolan planeras stå klar augusti 2022 och rymma 270 elever. Idag går 122 elever på Staffansskolan i årskurs 4-6. Detta är endast 39 % av områdets 10-12 åringar. Enligt befolkningsprognosen kommer ökning av årskurs 4-6 att vara 190 elever i på Brynäs upptagningsområde. Om vi utgår ifrån att andel sökanden fortsättningsvis också är 39 % så kommer behovet av elevplatser för årskurs 4-6 att vara 196. De planerade 270 elevplatserna på Brynässkolan kommer ändå säkert att fyllas upp då en nyrustad skola förväntas bli attraktiv. Ytterligare en skolutbyggnad planeras på Sjöängsskolan i Bomhus. Där kommer det initialt att finnas överkapacitet som kan försörja Brynäs vid eventuellt högre söktryck.

Enligt Utbildning Gävles lokaresursplan ska vi i första hand bygga fristående förskolor där markförutsättningar finns. Samlokalisering med boenden ovanpå kan dock bli aktuellt om marktillgången är begränsad. Senaste befolkningsprognosen för Brynäs/Nynäs gällande förskoleplatser säger att det kommer att behövas ytterligare 496 förskoleplatser fram till 2030. Det betyder 5 nya förskolor om 4 av dessa rymmer minst 120 barn per förskola. Om markförutsättningarna begränsar förskolans storlek kan det komma att behövas ytterligare flera förskolor. Då det planeras för en friförskola vid Godisfabriken behövs 4 förskolor utöver den friförskolan. Den stora behovsökningen avser Brynäs som exploateras med nya bostäder. På sidan 31 står att "mark för offentliga verksamhetstomter ska reserveras inom planområdet". I texten finns sedan tre lägen utpekade förutom Godisfabriken. Läget vid Högbergsparken bedöms som strategiskt och bra utifrån upptagningsområde och kommunikationer. Läget vid Havsträdgårdsstaden kan också vara bra utifrån kommande bostadsexploateringar. Läget vid östra Styrmansgatan ger spridning på de nya förskolorna men den bör inte ligga för nära Havsträdgårdsstaden.

Utifrån ovanstående resonemang om behov av nya förskolor det således behöva pekas ut ytterligare ett läge för ny förskola på Norra Brynäs (fler om inte de utpekade tomterna rymmer 120-barnsförskolor). Det är viktigt att de utpekade områdena för förskola är stora så att friytekraven kan levas upp till när vi bygger större enheter. I remissen står också att "Offentliga verksamhetstomter placeras i nära anslutning till park-och naturområde eller område för lek/idrott och har god tillgänglighet till stråk för hållbara transporter. Särskild hänsyn behöver också tas till att skapa förutsättningar för goda utemiljöer för förskola, grundskola och vård- och omsorgsboenden." Gavlefastigheter anser att detta är en bra skrivning. Det är också viktigt att hänsyn tas till den friyta som en större förskola kräver.

Vidare står att "I de funktionsblandade kvarteren ska plats möjliggöras för lokaler för fritidsverksamhet, kultur och idrott." Gavlefastigheter ställer sig positiva till detta.

Under kapitlet stadsbyggnad och arkitektur skrivs att "kommunens byggnader och anläggningar ska vara föredömen för arkitektonisk kvalitet i området". Gavlefastigheter vill betona att byggnation av förskolor och skolor sker med hänsyn till arkitektonisk kvalitet, men även med hänsyn till funktion och bästa ekonomiska lösning.

#### Kommentarer och åtgärder:

*Riktlinjer ang offentliga verksamhetstomter har ändrats till offentlig service för att förtydliga att de inte behöver vara allmänt ägda. Cirklarna i kartan visar zoner inom vilka förskolor lämpligen kan placeras. Det kan vara lämpligt med fler än en förskola inom respektive cirkel. Behovet av förskola är i planen ändrat till fem förskolor.*

*Arkitektonisk kvalitet innebär byggnaden är såväl funktionell, berörande och hållbar (social, ekonomisk och ekologisk). Ytterligare precisering finns i Gävle Arkitekturpolicy.*

#### Gävle Energi AB (bilaga 8)

##### Sammanfattning:

Elnät: Under kapitel "Teknisk försörjning", sid 52, finns angivet att fördelningsstationen som finns längs Riggargatan behöver en ny lokalisering, för att Högbergsparken ska kunna utökas. Vår avsikt är

att en ny station ska placeras intill den befintliga, fortfarande på kommunal mark (Brynäs 25:3). Att flytta stationen längre kommer att medföra omfattande kabeljobb. Placeringen är också lämplig ur magnetfältssynpunkt, dvs den kommer på betryggande avstånd från bostadshus. Möjligen går ytan väster om befintlig byggnad att användas.

Värme, generell kommentar: Vad gäller klimatanpassningar och marginalerna i höjdded till vitala delar så skulle vi vilja ha ett förtydligande över vad som räknas som samhällsviktig anläggning. Vidare skulle ett förtydligande om hur detta påverkar befintliga anläggningar och byggnader behövas, i granskningshandlingen står att grundläggningsnivån placeras ovan gällande planeringsnivå. Innebär detta att befintliga byggnader och anläggningar måste lyftas om de inte uppfyller marginalen?

Värmens kommentarer: I granskningshandlingen finns ett stycke om arkitektur och samlokalisering, vi vill bara påpeka att fjärrkylanläggningen Bore är uppförd enl. de krav som fanns när den byggdes och vi förutsätter att inga kostnader för eventuella ändringar av byggnadens arkitektur påförs oss.

#### Kommentarer och åtgärder:

*Elnätstationen kan ligga kvar inom samma fastighet men flyttas västerut för att rymmas inom den yta som föreslås för funktionsblandade kvarter. Elnätstationen kan med fördel utformas så att den i framtiden kan bli del av ett bebyggelsekvarter med fler funktioner.*

*Inom ramen för FÖP Norra Brynäs har vi utrett planeringsnivåer för framtida bebyggelse och anläggningar i förhållande till klimatförändringar. Projektet har redovisat ett underlag. Respektive verksamhet gör analyser för hur detta påverkar befintliga anläggningar och vilka åtgärder som behöver vidtas och när. Vital del beror på vilken funktion byggnaden har. Funktionen som levereras (el eller värme) ska kunna upprätthållas även vid översvämning. För befintliga byggnader kan översvämningsskydd i form av höjda trösklar, eller mobila översvämningsskydd för dörrar och fönster ge ett tillräckligt skydd för att klara framtida översvämningssnivåer.*

*FÖP:en ger riktlinjer men är inte juridiskt bindande. Att kommunen ska vara föredöme vad gäller arkitektur anges i Gävle Arkitekturpolicy. Det är en faktor att väga in vid ny- och ombyggnation allra helst i centrala delar av staden där omvandling sker.*

#### Gästrike vatten AB (bilaga 9)

##### Sammanfattning:

Gävle Vatten är positiva till förslaget om fördjupad översiktsplan för Norra Brynäs (FÖP). Planen stärker Gävle vattens beslut om att pröva läget väster om nuvarande Duvbacken för ett nytt reningsverk. Arbete är påbörjat med ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet samt utredning av förutsättningarna för åtkomst av mark inklusive dialog med berörda fastighetsägare. Duvbackens tillfälliga tillstånd för 120 000 personequivallenter (PE) är giltigt till 2027. Utifrån Gävle kommuns mål om befolkningsutveckling behöver det nya reningsverket dimensioneras för 150 000 pe och förberedas för möjlig framtida utbyggnad för 200 000 pe. Det är tidskritiskt att ta fram och ansöka om tillstånd för miljöfarlig verksamhet för att få ett nytt reningsverk på plats till 2027 som kan möta tillväxten.

Gävle vatten kommer att verka för att möta visionen i FÖP med utgångspunkt i förutsättningarna och behov för det nya reningsverket. Förutsättningarna för att kombinera platsen med andra funktioner och behov som tex dagvattendammar, växtridåer, skyfallshantering etc behöver utredas ytterligare för att veta vad som är möjligt. Tillståndsprövningen kommer att ge viktiga förutsättningar för teknisk utformning och geografisk avgränsning av området för det nya reningsverket. I samråd med Gävle kommun kommer ansökan om planbesked att lämnas in.

#### Kommentarer och åtgärder:

*En ny avgränsning för avloppsreningsverket har tagits fram i samråd med Gävle vatten. Dagvatten och skyfall kommer att behöva tas omhand inom området för nytt reningsverk då nuvarande rinnvägar når den naturliga lågpunkt som finns söder om Gävle varv. I FÖP:en har det rekreativa stråket fått en ny sträckning genom Gävle Varv.*

#### Naturskyddsföreningen (bilaga 10)

##### Sammanfattning:

Begränsa vägtrafiken

Trafiken är en viktig miljöfråga och det kommer att dröja länge innan elbilarna slagit igenom. Bilar tar också stor plats och privatbilism i växande städer är ingen smart lösning. Gävle har en målsättning att minska vägtrafiken, då är det viktigt att detta genomsyrar planförslag för nya bostadsområden. Så är inte fallet med Norra Brynäs. Kommunen skriver uttryckligen att planen inte bidrar till minskad vägtrafik, trafiken och utsläppen kommer snarare att öka genom denna planering. Detta trots viss ambition när det gäller närservice och cykling. Vi föreslår att Gävle kommun tänker om och planerar norra Brynäs som en verkligt hållbar stadsdel för framtiden. Det innebär ett antal bilar i en bilpool i varje kvarter, och några parkeringar för gäster. I övrigt inga ytor för bilar. Planering för att boende i innerstäder av Gävles storlek ska ha varsin bil hör inte 2020-talet till. Åtminstone delar av byggandet borde ske med denna ambition.

#### Solenergi på taken

Vi ser inte någon riktig sol-satsning i förslaget. Vi menar att det inte ska vara upp till privata byggherrar att bestämma om detta, utan kommunen bör kräva och uppmuntra att alla nybyggnationer har sol-el på taken. Byggnader bör också uppföras med krav på låga energikostnader lång livslängd, och krav på giftfria material. Vi vill också upprepa och utveckla några av våra tankar som vi framförde i samrådet 2019:

#### Kajstråken

Det är viktigt att kajerna känns som en plats för alla i samhället, inte en privat plats. Kajerna ska inte bara bli en "tillbehörssyta" för de boendes båtar utan även kunna ha fristående verksamhet (t ex bobåtar). Flera broar över ån är positivt under förutsättning att dessa kan öppnas vid behov. Detta möjliggör att kajerna kan nyttjas i högre grad, att känslan av hamnstad bevaras genom att större /högre båtar och fartyg kan passera upp i ån.

#### Gröna strukturer.

Vi är positiva till ambitionen att ha gröna strukturer i Norra Brynäs, t ex mer grönt i gaturummet. Plats finns för parkområde på norra hamnpiren. Det är också viktigt med gröna inslag i kajstråken – t ex kan man använda industrispåren som grönstråk.

#### Järnvägsspåren

Skrivningen om att på sikt ersätta järnvägsspåret till Smurfit Kappa är illavarslande. Gods på räls är mycket bättre för miljön. Gävle kommun bör uppmuntra lastväxling till järnväg och då inte riva fungerande godsspår. Bygg istället ut spåret till Gävle varv igen. Förutom gods kan spåret i framtiden nyttjas för spårvagnar/ persontrafik i samband t ex med konserter på gasklockeområdet. Spåret är också ett industrikulturellt/ historiskt arv.

#### Maritimt centrum

Vid före detta Gävle varv finns förutsättningar för att skapa ett område med marin inriktning likt sjökvarteret på Åland. Det är viktigt att inte försvåra förutsättningen för detta. Genom tex bygga bostäder på "fel plats" som helt omöjliggör båtbyggnation eller liknande i varvsområdet.

#### Duvbacken

Naturskyddsföreningen anser att Duvbacken kan vara kvar och att bebyggelse planeras så att utökning kan ske norrut. Skulle verket senare flyttas kan tidigare verksamhetsområde omvandlas till annan funktion i efterhand.

#### Stadsodling

Plats för stadsodling bör finnas, t ex i eller omkring Högbergsparken som är viktigt som centralpunkt för rekreation och grön struktur på Brynäs. Gröna strukturer bör vara en prioritet på tak och fasader också.

#### Öppet för allmänheten

Det är viktigt att ny bebyggelse planeras med en generös inställning till allmänhetens rätt att vistas i hela staden. Detta kan göras genom att kvartersbebyggelse i mesta möjliga mån utföres med möjlighet till genomgång / publik access.

#### Kommentarer och åtgärder:

*Planförslaget innebär flertalet nya och förbättrade kopplingar för oskyddade trafikanter. För de exempelsektioner som redovisas fördelas utrymmen i de befintliga gaturummen om, till fördel för oskyddade trafikanter och planteringsytor för att säkerställa lokal dagvattenhantering och förbättrade förutsättningar för ekosystemtjänster.*

*Enligt plan och bygglagen kan kommunen inte planlägga för någon specifik teknisk lösning. Kommunen kan endast möjliggöra utvinning av solenergi genom att exempelvis tillåta tekniska installationer på tak, fasad och balkongräcken. Krav kan i vissa fall ställas vid markanvisning (där kommunen är markägare).*

*För kajstråken har vissa sträckor markerats som allmänna. På övriga sträckor kan marken och vattnet komma att upplåtas för privat ändamål.*

*Nya broar möjliggörs i strukturen men frågan om hur de byggs (öppningsbara eller ej osv) avgörs i fortsatt planering.*

*Spåret till Smurfit Kappa ska vara kvar så länge företaget har nytta därutav. I projekt Godisfabriken anpassas projektering och anläggning av allmän plats utifrån detta. Den fördjupade översiktsplanen visar att en annan markanvändning förordas väster om Smurfit Kappa den dag spåret inte längre behövs. Ny markanvändning föregås då av detaljplaneläggning. Spåret ska bevaras i gestaltningen av den nya miljön för att minna om områdets tidigare användning.*

*Ett maritimt centrum på Gävle Varv är möjligt enligt FÖP Norra Brynäs. Fastighetsägaren har stort inflytande kring om och när en ändrad markanvändning ska komma till stånd. Slutlig prövning om vilka verksamheter som går att kombinera med bostäder sker i detaljplaneläggningen.*

*FÖP:en visar en grov struktur för vad som i framtiden ska vara allmän plats i form av gator, kajer, torg och parker. Vad dessa ska innehålla och om stadsodling blir aktuellt i Högbergsparken avgörs i senare projektering.*

*Kvartersmark är per automatik privat. I FÖP:en finns riktlinjer om att planlägga för relativt små kvarter och att ha allmän plats emellan, vilket överensstämmer med önskemålet om att öka publik access.*

#### Hembygdsföreningen Gävle Gille (bilaga 8)

##### *Sammanfattning:*

*Två vägval från samrådsskedet mer öppna planskiss har gjorts, som är riktiga enligt Gävle gilles uppfattning, dels satsning på nuvarande trafikled Atlasgatan och inte på Riggargatan, dels också att behålla nuvarande rätlinjiga kvartersstruktur. Däremot ifrågasätter vi broförbindelser längst ut mot Gävle strand och att biltrafik prioriteras i detta läge.*

*Kvartersstrukturen i Brynäs är från början enkel med rektangulära kvarter, en klassisk rutnätsplan, till och med så tydlig att gatorna som på få andra ställen i landet numrerats. Denna struktur underlättar, ja möjliggör givetvis också de siktlinjer i olika riktningar planen anger som viktiga. En befintlig siktlinje uppmärksammas inte, den längs Atlasgatan mot portbyggnaden till Gävle varv. Historiskt är detta en viktig axel i området. Man bör även säkerställa siktlinjerna utmed Gavleån och Stenborgskanalen, längs med kajer och stränder och hävda siktlinjerna inom hamn- och industrilandskapet mot Alderholmen, Inre fjärden och vidare mot Fredrikskans. Exploateringen av de havsnära markområdena måste därför begränsas.*

*En annan strukturell fråga är behandlingen av kajerna längs Gavleån. Historiskt har dessa varit hamn- och lastageområden utan eller med en enklare bebyggelse, inte inordnad i kvartersstrukturen. Efterhand har förtätning skett och detta förstärks i planen. Särskilt påtagligt är detta längst i öster, där en tät exploatering, till och med höghus föreslås. Istället borde exploateringsgraden här vara låg eller medel. Frågan är om de luckor som föreslås för de i planen önskade utblickarna räcker.*

Vi tycker att det är bra att man valt att behålla stråket Södra Skeppsbron -Atlasgatan i sitt nuvarande läge. Vi ser det också som nödvändigt att Fältskärsleden avlastas genom att trafik kan ledas via Alderholmsbron till Näringen. För en lösning av trafiken mellan Brynäs och Näringen måste också redovisas hur trafiken leds vidare på Näringen.

Det syns oss dock ytterst olämpligt att dra en ny trafikled över en ny bro längs Nyhamn mot Näringen. Trafiken skulleskära av bostadsområdet Gävle Strand på mitten och förstöra den kontakt med havet som är områdets största kvalitet. En ny bro i detta läge skulle också ytterligare försvåra för båttrafiken och minska den eftersträvade hamnkaraktären. Just denna effekt framhövdes som ett stort problem när Alderholmsbron byggdes, och nu föreslås ett ytterligare steg av avskärmning av staden från havet, både vad gäller Gävleån och Nyhamn. 2

Nästan all kvartersmark i planen betecknas med gult: ”funktionsblandad bebyggelse”, vilket är ett övergripande mål i hela planen. Att uppfylla detta övergripande mål kvartersvis som det står i en förklarande text måste vara svårt i stora delar av området. Hur mycket förtätning detta kräver och på vilka vis skulle behöva exemplifieras. De texter som talar om saken är egentligen bara tillämpbara där en större andel ny bebyggelse kan komma till. Och då kan följderna bli att planen lockar fram mer förändring/förtätning i de befintliga miljöerna än som är förenligt med deras kulturhistoriska värden som ändå uppmärksammas bra i planunderlaget.

Planen anger några platser där en högre bebyggelse ”minst åtta våningar” skulle kunna komma till. Ett lockbete för djärva exploatörer. Formuleringen minst åtta våningar är ju rätt öppen. Innebär det att t.ex. 32-våningshus välkomnas, så som föreslogs i anslutning till Gamla Gävle för några år sedan? Även i direkt anslutning till Gasverksområdets förtätade miljö kan detta komma att ske enligt planen.

Då detaljplaner för Skeppsbyggaren och Godisfabriken redan är klara finns ingen anledning att kommentera den delen av planen.

Södra hamnpiren väster om den tänkta parken redovisas som tätexploaterat område med enstaka höghus med mer än åtta våningar. Den eftersträvade genomsikten och vattenkontakten längre in i området kan då knappast uppnås.

Gasverksområdet är markerat som en kulturhistorisk värdekärna och utgör riksintresse för kulturmiljö. Detta är den mest värdefulla miljön i hela planområdet, och har helt riktigt utmärkts som en viktig mötesplats. Det är då för oss obegripligt att hela norra delen av området ingår i det område som markeras som medexploaterat med enstaka höghus mer än åtta våningar. För industrimiljön vid gasverksområdet är kontakten mot Stenborgskanalen väsentlig och får inte byggas för.

I det markerade området med kulturhistoriskt värde borde även varvsområdets södra del ingå. Här finns en konflikt med kulturmiljöintresset genom att översiktsplanens nya siktlinje skär rakt igenom det gamla varvsområdet. Planförslaget anger att den kulturhistoriska utredningen från 1998 ska uppdateras. Sedan inventeringen gjordes har nedbrytningen av området fortsatt och värdefulla anläggningar har blivit rivna. Den största förlusten är den för varvsmiljön så viktiga stapelbädden. Inför kommande detaljplanearbete är det viktigt att ett förnyat kulturmiljöunderlag snarast kan färdigställas och att hela varvsområdet ingår i utredningsområdet. Utredningen bör också särskilt titta på möjligheterna att hitta en ny och fortsatt användning av områdets byggnader och verkstadshallar.

Industrispåret bör i framtiden inte bebyggas utan istället bevaras och återigen bindas ihop med befintliga järnvägsspår på varvsområdet. Därigenom skapas möjligheter att i samverkan med Sveriges järnvägmuseum skapa aktiviteter i området. I den framtida utvecklingen av Gasverksområdet som kulturområde finns möjligheter att samverka med närliggande delar inom Atlasområdet som t.ex. verksamheter i ATSA-huset, föreningen för ångslipspelet och maritima verksamheter på varvsområdet. Möjligheterna att placera ett maritimt centrum på varvsområdet borde utredas. I en framtid skulle delar av varvsområdet kunna integreras med Gasverksområdet som kulturområde.3

Villaområdet vid Jarlavägen, Vegagatan och Lysgatanklassas å ena sidan som kulturhistorisk bebyggelse men redovisas också som funktionsblandad. Avser man att området ska utvecklas från att vara ett renodlat villaområde?

På en specialkarta anges även exploateringsgrad inom begreppet ”funktionsblandad bebyggelse”. Där anges även dessavillakvarter som medexploatering, inte som ett område längst i öster som eventuellt

kommer att bebyggas och då med ”låg exploatering”, alltså lägre än villaområdets. Villaområdets hus från 1920- och 30-tal är stora för att vara vad vi menar med villor. De byggdes stora med tanke på att en del av huset skulle kunna hyras ut och därmed bli en inkomstkälla för den byggande.

Inga speciella uttalanden görs således i planen om de fem villakvarteren trots deras avvikande struktur och upplåtelseform. Målet om olika upplåtelseformer kvartersvis är här inte rimligt. Fastighetsindelningen med små privatägda tomter gör väl att en förändring av området till en önskad ökade funktionsblandning och till en medeexploatering kan vara svår, och inte heller önskvärd om det skulle innebära större rivningar eller tillbyggnader då området planunderlaget angående kulturhistoriskt värdefullt. Vi har för övrigt svårt att förstå den södra planområdesgränsen, logiskt sett borde den väl gå i Brynäsgratan och dess förlängning österut.

Tidskriften Arkitektur nr 5 1979 är ett specialnummer om energibesparing och tilläggsisolering. I artikeln Ett område förvandlas – om åtta kvarter på Brynäs av Erik Nordin och Kärsti Hallström beskrivs en undersökning av hur detta villa- eller småhusområde förvandlats exteriört från byggnadstiden på 1920 – 1950-tal, och hur denna förvanskning accelererat under 1970-talet då fasadrenoveringar subventionerades. En aktualisering av denna undersökning skulle kunna ge underlag för riktlinjer för fortsatt förvaltning av området. Undersökningen finns arkiverad på Länsstyrelsen, tillhörande bilder på Länsmuseet.

Planen ger väldigt lite kommunal styrning, allt skjuts egentligen till en kommande detaljplanereglering. ”Funktionsblandad bebyggelse” kan innebära det mesta, och dagens övriga allmänna välkända slagord som uttalas i planen har knappast någon styrande effekt i verkligheten. Kommande detaljplaner ska alltså utan någon vidare övergripande styrning lösa hur norra Brynäs skall förnyas. De allmänna och ganska disparata mål som uttalas öppnar för exploatörer att visserligen komma med nya kanske produktiva idéer men också till en svag sits för kommunen att styra och att samordna till en helhetssyn och en samlad kvalitet i omvandling och tillvaratagande av områdets kvaliteter.

[Kommentarer och åtgärder:](#)

*Se samlat svar angående framtida brolösningar.*

*Att planera en stad innebär alltid en avvägning mellan olika intressen. Det är viktigt att bibehålla vattenkontakt för allmänheten i den mån det är möjligt men det är samtidigt så att det strandnära läget innebär möjlighet till en attraktiv boendemiljö.*

*Den planerade rekreativa strandpromenaden (kajstråket) samt parken på södra hamnpiren tillgodoser allmänhetens tillgång till å-rummet. Siktlinjer har kompletterats längs kajerna vid Gavleån och vid Stenborgskanalen, och längs Atlasgatan (från kv. Stenborgs nordvästra hörn till portvaktarstugan).*

*Översiktsplanen riktlinjer om funktionsblandning och möjlighet att bygga nytt och ändra befintlig markanvändning i kvarter ska avvägas gentemot påverkan på kulturmiljön. Tillkommande bebyggelse som placeras intill värdefull bebyggelse ska ta hänsyn till dess värden. Den nya bebyggelsens struktur, höjder, volymer, utformning och material ska studeras i förhållanden till den befintliga.*

*Gasklockeområdets exploateringstal har utretts och ändras från medel till låg exploatering. Avgränsningen möjlighet till byggande av enstaka högre hus har justerats och följer nu Lysgatan.*

*Siktlinjer genom Södra hamnpirens kvarter kommer följa de nya lokalvattnena som sträcker sig från Atlasgatan fram till kajen. Kvarterslängderna ska enligt översiktsplanen vara tät och finmaskig om 60 – 80 meter. Längre siktlinjer finns även längs Lysgatans förlängning och från Atlasgatan längs med Stenborgskanalen. En god kontakt till både hav och å skapas utifrån detta för kvarteren som ligger söder om hamnpiren.*

*Området med kulturhistoriskt värdekärna utvidgas så att även varvsområdets södra del ingår.*

*Spåret till Smurfit Kappa ska vara kvar så länge företaget har nytta därutav. I projekt Godisfabriken anpassas projektering och anläggning av allmän plats utifrån detta. Den fördjupade*

översiktsplanen visar att en annan markanvändning förordas väster om Smurfit Kappa den dag spåret inte längre behövs. Ny markanvändning föregås då av detaljplaneläggning. Spåret ska bevaras i gestaltningen av den nya miljön för att minna om områdets tidigare användning.

Kvarteren med småhusbebyggelse vid Jarlavägen, Vegagatan och Lysgatan är markerade som funktionsblandade kvarter för att möjliggöra att delar av byggnad på en fastighet kan användas för annat ändamål, tex inredas till kontor, frisör etc. Kvarterens exploateringsgrad ändras från medel till låg exploatering.

Översiktsplanen är kommunens avsiktsförklaring om hur den fysiska miljön bör användas, utvecklas och bevaras. Den är därmed ett viktigt politiskt måldokument. Planen ska både vara strategisk och vägledande för beslut i plan- och lovärenden. Bedömningen är att FÖP Norra Brynäs ger tillräcklig vägledning för kommande arbeten i tex detaljplaner. Planen beskriver funktionsblandningen genom att bottenvåningarna längs markerade stråk och vid utpekade platser bör innehålla centrumfunktioner. För övrigt pekar FÖP:en på behovet att planlägga för fler än en markanvändning för att bli hållbar över tid och att möjliggöra ett område som är levande dygnet runt. Markägandet styr till stor del i vilken takt kvarteren kommer att omvandlas men kommunen styr över allmän plats vilken till mycket stor del påverkar helheten i områdets gestaltning och strukturer.

KPR:s beredning (bilaga 10)

*Sammanfattning:*

Detaljplane förslaget för området Estraden är aktuellt och vi vill i detta skede lyfta fram frågan om markreservering för trygghetsboende. Demografiska utvecklingen är välbekant med ökat antal 80 år och äldre inför kommande år. Det är den ålder där behov av samhällets resurser behöver ökas. Över 80 år ökar funktionsnedsättningar p.g.a. ålder och sjukdomar betydligt.

Dessvärre brådskar det då antalet börjar öka redan 2021. Gävle kommun har endast två kommunalt drivna trygghetsboenden/Tickselbo och vid Pukslagarvägen /. Kommunala Pensionärsrådet har under flera år påpekat den betydelse trygghetsboenden har för både individer och samhället. Vi bifogar den skrivelse som ställdes till KS i april 2017 och som ger mera information om vår syn på trygghetsboenden. Vi har under hösten 2019 uppvakttat Åsa Viklund-Lång, Jörgen Edsvik och Erik Holmestig i frågan med begäran om att ansvar för trygghetsboenden finns hos en ledande politiker och tjänsteman. Luleå har sedan flera en modell som har resulterat i byggande av trygghetsboenden.

I översiktsplan för Norra Brynäs kom vi med synpunkter i början på hösten 2019 och dessa har i Samrådsörelsen inför Fördjupad Översiktsplan kommenterats så här :”För att kommunen ska kunna styra över verkställande av trygghetsboende och träffpunktslokal i området krävs att kommunen ställer detta som krav vid marköverlåtelse eller att kommunen gör strategiska markköp. I planen finns föreslagna verksamhetstomter för offentlig service i lägen som har närhet till grönområde och möjligheter till god kollektivtrafikförsörjning.” Det innebär att Samhällsbyggnadsnämndens engagemang krävs även för Norra Brynäs i denna fråga.

Vi vill också påpeka att Södra Hemlingby och Godisområdet är planerat utan att frågan om eventuellt trygghetsboende har diskuterats. Vård-omsorgs boendet Sofia Magdalena har avyttrats utan att vad vi känner till ombyggnad till trygghetsboende diskuterades. Sådan omvandling har i Nordanstigs kommun gjorts med framgång. I kommunplanen antagen i december 2019 finns inget nämnt under Samhällsbyggnadsnämnden angående markanvisning med reservation för trygghetsboende. I planen har KS fått ett ansvar och Omvårdnadsnämnden ett ansvar.

Vi önskar ett engagemang i trygghetsboendefrågan från Samhällsbyggnadsnämnden i väntan på att det splittrade ansvaret blir tydligare beskrivet.

*Kommentarer och åtgärder:*

*För att kommunen ska kunna styra över verkställande av trygghetsboende och träffpunktslokal i området krävs att kommunen ställer detta som krav vid marköverlåtelse eller att kommunen gör strategiska markköp. Frågan om strategiska markköp och markanvisning hör till Kommunstyrelsen, det är inte en fråga för Samhällsbyggnadsnämnden.*



## Villa Sjötorps Vänner i Gävle Ek. Förening (bilaga 9)

### *Sammanfattning:*

*Villa Sjötorps vänner vill inte att deras yttrande ska bli offentligt och det sammanfattas därför inte i utlåtandet.*

### *Kommentarer och åtgärder:*

*Översiktsplanens roll är att vara både strategisk och vägledande för framtida mark- och vattenanvändning. Önskemål om mer detaljerade förslag på utformning, funktion och avtal löses bättre i andra typer av processer eller överenskommelser. Översiktsplanen kommer inte att anvisa en plats för Villa Sjötorp på kommunägd mark. Föreningen behöver driva frågan om ny placering i egen regi och kontakta privata fastighetsägare för detta.*

## BRF Gävlehus 10, BRF Torpet och BRF Styrmannen (bilaga 10)

### *Sammanfattning:*

Bostadsrättsföreningarna enligt nedan vill på detta sätt yttra oss över förslaget till "Översiktsplan för Norra Brynäs" Avseende förslaget om bebyggelse på parkeringsplatser efter Styrmansgatan.

- Det ligger inte i Bostadsrättsföreningarnas intresse att möjliggöra bebyggelse på parkeringsplatserna efter Styrmansgatan.
- Många av våra medlemmar har valt boende just med anledning av att Bostadsrättsföreningarna kan erbjuda parkeringsmöjligheter i anslutningen till bostaden.
- Bostadsrättsföreningarna kan antagligen erbjuda dessa parkeringsplatser till helt andra kostnader än de som Gävle Kommun kommer att kunna erbjuda i planerade parkeringshus. Erfarenhet av prissättning och beläggning i nyligen etablerade parkeringshus på Gävle Strand, bekräftar också vårt antagande.
- Gävle Kommun betonar att det är vi som fastighetsägare som äger frågan kring förslaget om bebyggelse på parkeringsplatserna mot Styrmansgatan, men vi vill redan nu i planeringsstadiet informera Er om att vi inte vill ha denna möjlighet i ens i Översiktsplanen.

Avseende förslaget att Femte Tvärgatan öppnas och etableras som en "matargata" (genomfartsgata) från Brynäs över Gavleån.

- Förslaget riskerar att öka bullernivåer utefter matargatan med anledning av ökad trafikgenomströmning både på vår sida Gavleån respektive på Gävle Strandsidan.
- Vi finner det högst olämpligt att ha en hög trafikerad gata i anslutning till befintliga förskolor, dels med anledning av barnens utemiljö, dels också olämplighet att stanna/parkera bil vid lämnande och hämtande av barnen morgon respektive eftermiddag/kväll.
- På informationsmötet talade man om att nya matargator behövde ha en bredd på ca 21 meter, men hur de ska kunna realiseras med befintliga byggnader på var sida om Femte tvärgatan förklarades inte.

Därför rekommenderar vi Gävle Kommun att inte föreslå bebyggelse på parkeringsplatserna vid Styrmansgatan och inte heller att etablera Femte Tvärgatan som en "matargata" för genomfartstrafik.

### *Kommentarer och åtgärder:*

*Se samlat svar Styrmansgatan samt samlat svar Femte Tvärgatan. Projektet har kommunicerat planen i offentlig dialog vid tre tillfällen, offentliga möten har hållits och planen har varit annonserats i dagspress och via sociala medier, möjligheten har även funnits att ta direktkontakt underhand.*

## BRF Superior (bilaga 11)

### Sammanfattning:

Tyvårr presenterar FÖP Norra Brynäs i stor utsträckning en framtid utan visioner, eller där visionen om det gröna och hållbara leder på villovägar.

Den föreslagna bron som förlängning av Redargatan minskar Gävles kontakt med havet, i stället för att förstärka intrycket av kuststad. Den försvårar i stället för underlättar båttrafik och gästhamnsanläggningen hamnar ännu längre från besökande gästbåtar. Bron konserverar samhället i bilberoende, i stället för att föreslå verkligt visionära transportlösningar. Den aktuella bron presenteras som en stadsgata. En titt på en utzoomad karta gör troligt att detta blir en ny trafikled som skär av Gävle strand från den sista bit på området där exploateringen inte är klar, som en del av trafiklänk från söder till norr.

Hur rimmar visionen om 2 500 nya bostäder på Norra Brynäs, med dagens verklighet på Alderholmen (även omnämnt som Gävle strand), där ett havererat bygge lämnat en öppen grop, där prestigeprojektet Flaggan lagts i malpåse och där konverteringen av silobyggnader till bostäder nu framstår som en utopi? Finns det realistiskt underlag för sådan nybyggnation? Hur tänker Gävle kommun kring slutförandet av det som kallas Gävle strand etapp 3 och hur den ska kommuniceras? Vi efterlyser vidare kommunikation kring hur Alderholmen (Gävle strand), så långt exploateringen kommit, ska försvara sin plats som grön granne till ett "hälsofrämjande Norra Brynäs". Det enda som grönskar i vårt grannskap är orensade ogräslådor mellan hus och längs trottoarerna.

En MKB är del i underlaget till FÖP Norra Brynäs. Finns det en motsvarande MKB som rör Alderholmen (särskilt Gävle strand etapp 2 & 3)? Om nej, när ska en sådan göras? Har en sådan MKB tagit höjd för genomfartsled Redargatan? Om nej, varför inte? Om ja, när gavs berörda fastighetsägare möjlighet att ta del av en sådan MKB? Har hittills uppförda nybyggen nära Redargatan planerats för buller från genomfartsled?

Tanken att en ny "Redarled" ska passa in nära befintliga bostäder, genom begränsningar i fart och trafikintensitet tror vi inte på. Då försvinner ju den tänkta vinsten med att flytta betydande dygnstrafikmängd från Spångersleden. Vi efterlyser en annan trafiklösning än den föreslagna bron. Gräv ner förbindelsen är ett förslag. Ett annat är en ny trafikplats väster om Alderholmogatan, med möjlighet att förbinda ut över Näringen.

### *Kommentarer och åtgärder:*

*Genomförandetiden för FÖP Norra Brynäs är lång, ca 20 år. Under så lång tid kommer konjunkturen att variera. Planen möjliggör etappvis utbyggnad och konjunkturen och efterfrågan kommer att påverka utbyggnadstakten. Gävle strand etapp 3 ska detaljplaneläggas innan genomförande. Detaljplanen kommuniceras offentligt i två steg, samråd och granskning.*

*MKB finns för Etapp 1, ingår i DP antagen 20050824. MKB finns för Etapp 2, ingår i DP antagen 20080220. För etapp 3 finns ett program för detaljplan där har man inte gjort en MKB, men vid framtagande av detaljplan kommer en MKB att tas fram också. Detaljplanerna från 2005 och 2008 har inte tagit höjd för kopplingar via Redargatan då utbyggnaden av Näringen inte var en förutsättning vid den tidpunkten.*

*Se även samlat svar angående framtida brolösningar.*

## BRF Skäret (bilaga 10)

### Sammanfattning:

Styrelsen från ovanstående bostadsrättsförening har tagit del av planen för Norra Brynäs.

Vi kan inte mer än att instämma i de synpunkter som vår grannförening BRF Superior lämnat i sitt svar.

Från BRF Skärets sida så vill vi även trycka på att kommunen måste se till att etapp 3 på Gävle Strand blir klar och att man även löser problemet med Rosewood/Palisander och deras avstannade

byggnation, som trots försök att hitta utländska investerare fortfarande står som ett ofullbordat monument.

När vi läser att ovanstående exploatör har ansökt om att få vara med på planerna över Sättrahöjden/Estraden området så har kommunen ett gyllene tillfälle att lösa problemet på Gävle Strand. Villkora att ingen projektering sker för deras del innan det blir helt klart på Gävle Strand.

Utöver detta så kan väl kommunen inte på fullaste allvar lösa trafiksituationen med att "skära" av Gävle Strand med ytterligare en bro och genomfartsväg. Vad händer med Gästhamnen, gångstråket ut mot "Hucken"? Hur löser man övergången över den snart elektrifierade järnvägen till Fredriksskans? Plankorsning med bommar, tunnel eller ytterligare en viadukt?

Kommer det att genomföras en Miljökonsekvensbeskrivning med tanke på den trafik man planerar att låta köra över Gävle Strand? Problemet med Fältskärsleden löser man inte på Gävle Strand!

Vi vill också se en detaljerad plan över hur den färdiga Alderholmen/Gävle Strand kommer att se ut, komplett med eventuellt inlösta tomter, tidsplan och kostnader.

*Kommentarer och åtgärder:*

*Synpunkten om färdigställande av Gävle Strand är relevant men frågan kan inte lösas i arbetet med FÖP Norra Brynäs.*

*Etapp 3 av Gävle Strand är tillfälligt pausad, arbetet beräknas återupptas 2021. Det som planeras är bostäder och P-hus. Tidplan och kostnader utreds när planarbetet med etapp 3 återupptas.*

*Se även samlat svar angående framtida brolösningar.*

Fastighetsägare S.K.S AB (bilaga 12)

Sammanfattning:

Fabriken på fastigheten har ca 120 heltidsanställda. Smurfit Kappa har en viktig roll i att skapa arbetstillfällen och bidra till tillväxten i Gävle. Forskning visar att pappersindustrins har en så kallad sysselsättningsmultiplikator på 2,8 - 2,9, det vill säga för varje direkt anställning inom industrin skapas ytterligare 1,8 - 1,9 arbetstillfällen.

Hållbarhet är en viktig fråga för Smurfit Kappa. Som en av världens största tillverkare av pappersbaserade förpackningar hjälper vår cirkulära affärsmodell oss att säkerställa hållbarhet i varje fiber. Det är viktigt för oss att utvecklingen av stadsdelen Norra Brynäs möjliggör hållbara transporter som går i linje med våra hållbarhetsambitioner. Det finns även en uttalad politisk ambition från Riksdagen och Regeringen om att flytta över mer gods från väg till järnväg. För att detta ska vara möjligt behöver industrispåren som kopplar ihop industrin med järnvägen finnas kvar.

Den rapporten som WSP har tagit fram för kommunen om industrispåret (Smurfit Kappa, Logistikalternativ för råvaruförsörjning) ger en bra bild av bakgrunden och vilka alternativa lösningar som finns för transporter till och från Smurfit Kappa. Rapporten rekommenderar att industrispåret ska finnas kvar eftersom det är den bästa lösningen ur hållbarhets- och ekonomisk (både företags- och samhällsekonomisk) synpunkt. Vidare konstaterar rapporten att "den ger även minst påverkan på närliggande intressenter i form av frekvent lastbilstrafik och buller från verksamheten." (s. 41)

Det är viktigt att skapa attraktiva miljöer för människor att bo i och här finns det möjligheter att dra nytta av järnvägsspåret, som kan till exempel användas som ett grönt stråk. Som rapporten konstaterar, "Ett aktivt industrispår i området ger en naturlig buffert och längre avstånd mellan bebyggelse och den hårt trafikerade Södra Skeppsbron, vilket ger högre boendekvaliteter med utblickar, men även lägre buller eftersom ljud avtar med kvadraten på avståndet."

Vidare kan nya tekniska lösningar användas för att effektivisera transporter och anpassa transporter till stadsmiljön, till exempel genom att ersätta dagens järnvägslok med lokotraktor. För att säkerställa en konkurrenskraftig och hållbar utveckling för näringslivet och kommunen behöver järnvägsspåret till Smurfit Kappa finnas kvar. Vi ser fram emot en fortsatt bra dialog med Gävle kommun för att skapa en attraktiv stadsmiljö.

#### *Kommentarer och åtgärder:*

*Spåret till Smurfit Kappa ska vara kvar så länge företaget har nytta därutav. I projekt Godisfabriken anpassas projektering och anläggning av allmän plats utifrån detta. Den fördjupade översiktsplanen visar att en annan markanvändning förordas väster om Smurfit Kappa den dag spåret inte längre behövs. Ny markanvändning föregås då av detaljplaneläggning. Spåret ska bevaras i gestaltningen av den nya miljön för att minna om områdets tidigare användning.*

#### Fastighetsägare F.S (bilaga 13)

##### Sammanfattning:

Våra fastigheter är centralt belägna utmed Femte Tvärgatan. Avsikten med förslaget är att projektera våra fastigheter för en funktionsblandad bebyggelse med medel och tät exploatering.

Fastigheterna ligger i ett gammalt industriområde som omfattas av detaljplan sedan 1973 och där fastigheterna är planlagda för industriändamål. Det finns därför en risk att flera av fastigheterna, liksom våra, kan vara behäftade med markföroreningar. Under den tid vi bedrivit verksamhet på fastigheterna har vi iakttagit största försiktighet och naturligtvis följt gällande bestämmelser. Det är dock svårt för oss att veta hur tidigare verksamhetsutövare hur agerat före vi tillträdde fastigheterna.

För att säkerställa en miljömässigt säker och ekonomisk genomförbar exploatering menar vi att det vore klokt att i ett tidigt skede först undersöka marken med avseende på eventuella föroreningar. Detta för att senare, i samband med det vidare arbetet med FÖP:en samt detaljplanen och senare exploatering/framtida byggnation, bättre kunna bedöma behovet av ev. åtgärder med hänsyn till ett kommande nyttjande av fastigheterna.

Vi önskar därför ett möte med kommunen för att diskutera frågan, eftersom den är helt avgörande för hur vi ska förhålla oss till det framlagda förslaget till fördjupad översiktsplan.

#### *Kommentarer och åtgärder:*

*Möten har hållits med fastighetsägaren.*

#### Fastighetsägare E.AB (bilaga 10)

##### Sammanfattning:

Elgro AB, äger följande fastigheter: BRYNÄS 24:1, 24:2, 24:3, 24:8 samt 126:1. Elgro har valt att benämna detta sammanhängande område för SKEPPSBRON området inhägnas av Tredje Tvärgatan, Styrmansgatan, Femte Tvärgatan samt Södra Skeppsbron. I BRYNÄS 24.1 huvudbyggnad har det bedrivits industriverksamhet i minst 120 år vilket (A), se nedan, visar. Elgro har ägt området sedan början av 1970-talet och bedrivit hotell med inriktning mot lager och tillverkning.

Tredje Tvärgatan.

Sedan förra planförslaget har Femte Tvärgatan tillkommit som avlastning till Tredje Tvärgatan vilket är mycket bra. För närvarande är det för få gator i Nord-/Sydlig riktning inom planområdet.

Rutnät alternativ Duvbacken.

Är det alternativ som bäst anknyter till den historiska gatustrukturen på Brynäs med Avenyer och Streets (Tvärgator). Bra att välja detta! I bland måste man slakta Heliga Kor... alternativet att låta Duvbacken expandera Syd/Ost är det enda ekonomiskt rimliga alternativet, Länstyrelsen får ursäkta!

Tunnel under Gavleån

I ett hypotetiskt resonemang så skulle man kunna använda pengarna som sparas på att ej flytta Duvbacken till att finansiera både en tunnel under Gavleån samt en öppningsbar Alderholmsbro!

Flytta Limöbåten närmare Centralstationen

I fall man genomför punkten ovan så skulle man mycket väl kunna flytta Limöbåten till en plats i höjd med Magasinsområdet. Detta skulle betyda väsentligt mycket mera sjöliv väster om dagens Alderholmsbro och det vore ju bra i en hamnstad.

Bra med tydligare avenyer

Att tydliggöra Avenyerna: Riggargatan, Styrmansgatan samt en uppgraderad Brynäsgrata är mycket bra. Riggargatan bör dock inte dras enligt förslaget utan ges en mer historisk utformning, se vidare nedan.

Bevara industrihistorien mellan Tredje och Femte tvärgatan.

Kvarteret Gjutaren har en viktig plats i Brynäs industrihistoria och därför vore det ett fullständigt falsarium att bryta sönder den strukturen. Studerar man kartorna i (A), se nedan, framgår tydligt att området norr om Sikviksgatan är ett sammanhängande kvarter redan 1901 utan några korsande gator! Enligt (B), se nedan, byter Sikviksgatan namn till Båtsmansgatan 1948. Notera att enligt (A), se nedan, så existerar inte Riggargatan enligt den föreslagna dragningen ens år 1950!

Den verkar istället övergå i Bessermergatan som mynnar ut i Bessermerplan vid Båtsmansgatans slut. Låt oss istället spara Gjutaren som ett sammanhängande monument över gjuteriets historia fast i en modernare tappning.

Låt nya Riggargatan ansluta Skeppsbron mellan Tredje och Femte Tvärgatan

Har lite svårt att förstå varför man skall dra gatan genom en befintlig huskropp. När det inte har funnits någon väg just där efter 1901 (A), se nedan. Av skälen som anges ovan så kan det inte handla om någon återskapande av klassisk kvartersstruktur. Att spara ett järnvägsspår för att någon ev. skall gå där är väl knappast förenligt med dagens normer för handikappanpassning i samhället.

Buller

Håller ej med om karta 18 som redovisar nu kända verksamhetsbuller. Här verkar man helt ha glömt kvarteret Gjutaren som haft verksamhetsbuller åtminstone sedan början av 1900-talet. Tacksam för en uppdatering av karta 18 så att den visar nuläget.

Låga huskroppar utmed Tredje Tvärgatan.

Citat från sid 16 i planen: ”Bebyggelsen i kvarteren närmast Ahlgrens torg föreslås....Efter Tredje Tvärgatan föreslås kvarteren övergå till halvslutna kvarter och en skala i två till fem våningar. Kulturhistorisk bebyggelse längs tvärgatorna synliggörs i gatumiljön” Här är det visst ingen hejd på flosklerna! Hur kan små nätta tegellängor i markplan+ 1 övervåning synliggöras av denna bebyggelse? Tacksam för en förklaring!

Rekreativt stråk som förstör Gjuteriets historia

I min skrivning ovan framgår att Gjutaren varit sammanhängande sedan början av 1900-talet. Då kan jag inte låta bli att tycka att det är mycket kläffingrigt att riva gamla gjutsalar till förmån för ett rekreativt stråk tvärs kvarteret! I synnerhet som Elgro sedan många år tillbaka ordnat två stycken rekreativa stråk inom området. Ett längs f.d. Båtsmansgatan samt ett söder om dagens Industrispår.

[Kommentarer och åtgärder:](#)

*Se även samlat svar angående framtida brolösningar.*

*Så länge befintlig detaljplan inte ändras eller upphävs finns byggrätter kvar som beskrivs ovan. Här poängteras att i FÖP:en redovisas en viljeinriktning, den är inte juridiskt bindande. Kvarteret Gjuteraren är en stor industrifastighet som i planen föreslås minskas genom att Riggargatan får en förlängning som angränsar mot gjuteriets fasad. Ett nytt kvarter kan då bildas mellan Riggargatan och Södra Skeppsbron. Denna förändring är avhängigt såväl nedläggning av industrispår som framtagande av ny detaljplan. I framtagandet av ny detaljplan har markägaren stort inflytande.*

*Kartan som visar nuläget för verskamhetsbullen redovisas i rapporten planeringsförutsättningar karta 12.1.*

*Med halvslutna kvarter menas att bebyggelsen kring kvarteren inte helt sluter om kvarteret utan att det finns öppningar ut från gården mot gata. Halvslutna kvarter skapar bättre förutsättningar för grönstrukturen i staden, då även grönskande kvartersgårdar kan vara en del av sammanhängande struktur.*

*Med synliggöras menas att utformning av ny bebyggelse kring den kulturhistoriska bebyggelsen ska ske på sådant sätt att den äldre bebyggelse kommer vara väl synlig och framträdande i gaturummet.*

*Sträckningen av det rekreativa stråket har justerats så att det nu går söder om Gjuteriet. Fastighetsägaren har mycket stort inflytande över när och om detta ska ske. Det rekreativa stråket syftar till att möjliggöra trevliga promenadstråk som tangerar viktiga rekreativa platser i området. I detta fall förbinda Alhgrens torg med Högbergsparken och vidare österut i området.*

## Privatpersoner

### Privatperson I.J (bilaga 14)

#### *Sammanfattning:*

Gävle har målsättningen att av privattrafik ska 1/3 promenera, 1/3 cykla och 1/3 åka bil. För att kommunen aktivt ska verka för att denna målsättning uppfylls, tror jag att bilar ska ges mindre utrymme än gång- och cykeltrafik. Parkeringsplatser och -hus har getts plats inom området, de skulle istället kunna placeras utanför på någon plats som inte ligger så sjönära och fint. Ett alternativ är att man inte gör gator för genomfartstrafik utan endast för av och på lastning. Vi kan inte förutsätta att biltätheten ska vara så stor som i dag, eller? Låt kollektivtrafiken få täta avgångar för den som inte kan gå eller cykla till centrum. Vi vill väl ha en stad som uppmuntrar till rörelse och där den privata bilen blir mer ovanlig?

#### *Kommentarer och åtgärder:*

*Planförslaget innebär flertalet nya och förbättrade kopplingar för oskyddade trafikanter. För de exempelsektioner som redovisas fördelas utrymmen i de befintliga gaturummen om, till fördel för oskyddade trafikanter och planteringsytor för att säkerställa lokal dagvattenhantering och förbättrade förutsättningar för ekosystemtjänster. Vi möjliggör också för kollektivtrafik i viktiga stråk där vi ser att det i framtiden kan finnas behov av att förlägga linjetrafik.*

### Privatperson M.Å (bilaga 15)

#### *Sammanfattning:*

Som boende i kajhus på Gävle Strand har jag med stort intresse följt kommunens förslag på nybyggnation på både Brynäs och industriområdet. Många av förslagen ser mycket trevliga ut ända tills man kommer till infrastrukturen.

Det olyckliga i den här planeringen är att man förstör bostadsområdet Gävle Strand genom att bygga ännu fler broar och dessutom leda tung trafik rakt igenom vårt fina bostadsområde. Idag är det ett fint promenadområde runt Redargatan dit många tar sin tillflykt för avkoppling, fiske, sola och att njuta av havet. Gävle har länge försökt framstå som trevlig havsstad, men innan det första havsnära boendet är färdigbyggt planerar kommunen att förstöra det.

Nära havet ska det råda lugn och trivsam miljö med ett levande båtliv på sommaren. Idag kan tyvärr större båtar bara komma till första bron, därför blir man gråtfärdig när man läser att ytterligare broar planeras och därmed stänger ute seglare och större besökande skepp.

Jag ber er tänka om och tänka nytt. Om en ny bro måste byggas för tung trafik ska den byggas väster om Alderholmsbron, förslagsvis från Restaurang Lemon och vidare förbi Tullhuset, där störs inte några boende.

Om inget alternativ fungerar får man kanske tänka tunnel, då slipper vi trafiken helt och hållet. Dyrt kanske, men långsiktigt hållbart.

Hur säker är prognosen om den befarade ökningen av bilar. Vi går mot stora förändringar i levnadsätt i hela världen, vi kommer med all säkerhet att bli tvungen att tänka om. Efterkommande generationer blir säkert inga bilägare utan kommer att välja andra alternativ.

Vänligen skippa broarna och led trafiken runt och inte igenom fina bostadsområden.

*Kommentar och åtgärder:*

*Se samlat svar angående framtida brolösningar.*

Privatperson L.E och I.E (bilaga 16)

*Sammanfattning:*

Vi bor i Brf. Styrmannen och är lycklig ägare till P-plats på föreningens område. Nu har jag till min och många andras förvåning sett att man planerar kompletteringsbebyggelse längs parkeringsytorna på södra sidan av Styrmansgatan. Det framkommer inte, vad är kompletteringsbebyggelse är.

Det är redan nu trångt för att hitta platser att ställa bilar på, och i översikt bilden finns inga parkeringshus, trots att i Miljökonsekvensbeskrivningen står att minst 55% kommer att behöva p-plats. 1000 lägenheter 550 bilar. Var finns alla parkeringar?

Då är det förvånande att man tar och annekterar en stor och bra parkering för bebyggelse. I vår bostadsrättsförening bor i övervägande del pensionärer och vissa behöver på grund av hälsa osv. närhet till sitt fordon.

I Miljökonsekvensbeskrivningen står det: Parkeringslösningar som förordas i planförslaget är gemensamma parkeringshus och parkeringsbehov ska lösas på den egna fastigheten enl. policy. Vi känner vi oss överkörda och tillplattade, hade varit bra om man haft en dialog mellan myndighet och berörda parter innan man sätter saker på pränt.

*Kommentar och åtgärder:*

*Se samlat svar angående Styrmansgatan. Föreslagen bebyggelse är bara en möjlighet och kommunal viljeinriktning. Gällande detaljplan är juridiskt bindande och tillåter garage i en våning på aktuellt område.*

*På karta 16 i handlingen finns lägen för samlad parkering redovisad. Lägena är visade i form av lämpliga zoner med jämn fördelning över området. Privata fastighetsägare kommer tillsammans med kommunen att styra iordningsställande av parkeringsplatser.*

Privatperson F.O (bilaga 17)

*Sammanfattning:*

Vi driver ett nyuppstartat företag med koppling till båtliv. Vi har över 15 års erfarenhet av den marina branschen och vill vidareutveckla verksamheten och erbjuda Gävles båtfolk en serviceverkstad med försäljning av båtar samt tillbehör, och med närhet till de vatten som används av så många båtägare inom Gävles kust. Vi såg en möjlighet att kunna utvecklas på plats där den marina aktiviteten är som störst, vid Gavleån och kring det anrika gamla Baggarevarvet.

Med denna historia som bakgrund hade vi en vision att köpa denna tomt (Brynäs 125:2) för detta ändamål. Jag blev dock förvånad när jag fick höra att nuvarande fastighetsägare planerar att bygga bostäder på denna tomt, trots att det står annat i detaljplanen.

Trots att jag tycker mycket är bra i översiktsplanen, finns det även vissa saker som jag funderar över. 2500 nya bostäder på denna yta låter i mina öron som väldigt mycket. Man bör ta i beaktning att i övergripande del av dessa bostäder kommer det bo 2 personer eller fler. Lågt räknat hamnar vi på minst 5000 människor, och till åldern vuxna räknat.

Många kommer garanterat vilja ha båt med ett boende av detta läge. Människorna som flyttar ut till vattnet vill med stor sannolikhet även vara på vattnet. Var räknar man att dessa personer skall kunna förvara sina båtar, sommar som vinter?

Vem kan i dagsläget erbjuda den service som ett båtägande innebär i form av serviceverkstad, upptagning, underhåll mm, men i direktanslutning till vattnet? Det finns överhuvudtaget ingen firma i Gävle idag som kan erbjuda fullgoda tjänster som ett marint liv och båtägande innebär. Efterfrågan på båthallar är enormt stor, och Flisskärsvarvet har inte plats för att bygga fler på sin mark, då området redan är fullt exploaterat och de uppställningsplatser som finns på området är fullbelagda.

Vore det inte ett bra förslag att låta bygga en marina på nuvarande södra hamnpiren? Passande nog ligger redan Södra Skeppsvarvets båtklubb i stensborgskanalen. Här skulle man kunna anlägga båthallar där förvaring av motor- och segelbåtar möjliggörs under vinterhalvåret. Längst ut på udden skulle man kunna uppföra restaurang och café i två våningar, där andra våningen består av en veranda ut mot vattnet och mot inre fjärden, och med en takterrass mot samma håll.

Parken som är föreslagen att ligga här på södra hamnpiren, flyttas till andra sidan där kranarna och magasinerna står idag och man får en mer jämn fördelning av de gröna områdena. Ta bort dom 4 yttersta huskropparna på denna sida, Etapp 3 på Alderholmen, och låt en park anläggas med över 180 graders vattenutsikt.

Vi skulle gärna vilja vara med och ge förslag på hur denna mark på södra hamnpiren skulle kunna bebyggas, för att förvalta och utveckla det marina intresset som finns i Gävle, och som med all sannolikhet kommer att bli större i framtiden med utökade behov av dessa servicetjänster.

Vi vill kunna erbjuda en komplett service-marina och båtförvaring för en hållbar maritim framtid, för att försäkra båtanvändare i Gävle att denna möjlighet kommer finnas kvar på denna plats. Båthallarna för förvaring skulle t ex först och främst kunna erbjudas till Södra Skeppsvarvets båtklubb´s medlemmar, och till humanare priser än det som kan erbjudas idag! Utformningen av hela det marina området skulle kunna byggas så det passar in med den nya stadsdelen, men hänsyn och beaktning till hur människor trivs bäst i en miljö intill vattnet.

Det borde generellt ligga mer prioritet på att bygga dessa områden luftiga och med mycket gemenskapsytor kring huskropparna, istället för att satsa på krav om höga lägenhetsantal. Med tätt anlagda huskroppar och höga byggnader som trots att dem förskjutits och inte står i räta vinklar mot varandra, bidrar detta till en förslutning i alla väderstreck som medför brist på utblick och insynsskydd, bullriga, blåsiga och små innergårdar och skuggområden under vinterhalvåret. Detta är något man bör ta i beaktning generellt när det byggs för framtiden i Gävle, då det finns underliggande forskning och studier som bevisat hur detta påverkar människor negativt.

Varför ska det vara av största intresse att Gävle hela tiden skall bli större? Vi vet att ur en miljösynpunkt så är det stora problemet att vi är överbefolkade.

En stad med fler människor, mer bebyggelse och mindre grönområden bidrar bl a till sämre luftkvalitet. Vore det då inte en rätt väg att gå att tänka helt och hållet tvärtom?

Utöka staden med grönområden och bygg med målet att människor skall få solljus in i sina hem, istället för att förtäta staden med stora huskroppar som skuggar varandra och där trivsamma grönområdena offras. Trots att det är tänkt att anlägga nya grönområden och parker, så är det sett till det stora hela en övervägande del fler bostäder och betonghus som kommer att uppföras om dessa planer genomförs.



*Kommentar och åtgärder:*

*Kvarteret Baggarevarvet har privat ägande och detaljplan för bostadsändamål är under framtagande. Kommunen äger intilliggande mark i östlig riktning. Kajen används bland annat för Limöbåtens förtöjning. Eftersom det finns en båtramp på platsen är platsen lämpad för marin verksamhet. Vilken typ av marin verksamhet som lämpar sig bäst på platsen är svårt att säga och är bland annat beroende av planerade broars framtida utformning. Även andra platser skulle kunna lämpa sig för den föreslagna användningen. Båtramp finns exempelvis i Gävle varv, även om rampen är i behov av upprustning. Även den del av Alderholmen, Nyhamn, som gränsar till näringen skulle kunna användas för marin verksamhet så det finns anledning att utvärdera fler alternativ än Baggarevarvet. Upplåtelse/försäljning av mark ligger dock utanför FÖP-projektet och får hanteras som en separat process.*

*Det är en stor omvandling som föreslås i planen, precis som anges ungefär 5000 nya boende inom området. Målsättningen om 8000 nya bostäder inom Gävle stad är satt i ÖP Gävle kommun 2030. Kommunen har sedan preciserat denna målsättning i ett styrdokument som heter Planeringsriktlinjer för Gävle växer. Där har ett flertal omvandlings och utbyggnadsområden pekats ut och Norra Brynäs är ett av dessa.*

Privatperson S.H (bilaga 18)

*Sammanfattning:*

Den nya bron över till Alderholmen är ett föråldrat tänkande. Bygg inte bara för bilar utan för framtidens kommunikationer. En ökad kollektivtrafik är bättre än bro. Det finns andra lösningar också tex elbilar, spårvagn, elcyklar. Ingen bro som stänger in Gävles vatten ytterligare.

*Kommentar och åtgärder:*

*Se samlat svar angående framtida brolösningar.*

Privatperson R.S (bilaga 19)

*Sammanfattning:* När det gäller översiktsplanen för Norra Brynäs känns det som ett genomarbetat, trevligt framtidsförslag för Gävles fortsatta utveckling. Som boende på Gävle strand vänder jag mig mot förslaget på en led med ny bro över Gavleån till Gävle Strand och Redargatans östra del och vidare bort till Näringen. En stor del av trafiken på denna sträckning kommer att bestå av tung trafik till och från Näringen och Gävle hamn.

Jag tror att många med mig inte är intresserade av att den trafiken leds över den östra delen av Gävle Strand. Denna led kommer att förstöra helheten och charmen med denna stadsdel. Jag har full förståelse för att mycket av Fältskärsledens trafik måste bort för att avlasta bland annat passagen över Gavleån. Jag vill därför föreslå att i stället för en bro över Gavleån, vid Redargatans östra del, bygger man en biltunnel från Södra Skeppargatan, under Gavleån och under "Hucken", vidare under vattnet för att komma upp i dagsljuset vid, strax före, gamla Gävle Galvan och där med anslutning till Näringen.

Jag vänder mig även mot att öppna Alderholmogatan för tung trafik direkt till Näringen. Lekparken och den stora öppna gröna ytan på Gävle Strand måste hållas ihop. Mitt förslag är att man i stället bygger en ny bro över Gavleån från Södra Skeppargatan till Redargatans västra del och kopplar den direkt till Näringen. Det skulle även underlätta för den tunga trafik som går till och från Gevalia.

*Kommentar och åtgärder:*

*Se samlat svar angående framtida brolösningar.*

Privatperson H.J (bilaga 20)

*Sammanfattning:* Den nya stadsplanen för Norra Brynäs är i sin helhet ett bra och genomtänkt förslag. Det som inte vara så genomtänkt är en ny bro över Gavleån i Redargatans förlängning för att få ett flöde på trafiken i nord-sydlig riktning för att avlasta Atlasgatan in mot centrum.

Det är planerat en etapp 3 på Alderholmen för bostäder och en grön miljö. En bro med genomfartstrafik som enligt beräkningar kommer att bli ”bullrig, ”skulle dela av bostadsområdet i 2 delar. Det skulle innebära att allt tänk om en hållbar och grön miljö i området skulle försvinna.

Att skära av Gavleån ytterligare en gång från mindre fartyg och segelbåtar är inte det optimala. Den nya fina gästhamnen har då byggt förgäves och den levande båttrafik som finns kommer att försvinna från stadens närhet.

Vid Alderholmsbron finns en vacker vy mot fjärden. Föreställ er en bilbro i Redargatans förlängning så är denna vackra vy borta.

Lägg i stället en ny bro väster om Alderholmsbron i förlängningen av Redargatan vid det nya Tullhuset. Detta förslag presenterades av Tomas Eriksson vid informationsmötet som kommunen anordnade vid Gasklockorna den 22/1-2020. Förslaget fick applåder från åhörarna. Då får man en förbindelse i nord-sydlig riktning som inte förstör miljön för de boende. I det tänkta området som Tomas Eriksson föreslår finns inga bostadshus. Inte heller påverkar det den nuvarande båttrafiken. Gör en rondell vid Nygatans förlängning och öppna för trafik, en gata till Nygatan en till Näringen och en öster ut till de boende, Trafikverket och Korphallen.

*Kommentar och åtgärder:*

*Se samlat svar angående framtida brolösningar.*

Privatperson G.N (bilaga 21)

*Sammanfattning:* I lagt förslag framgår att en ny trafikled med bro kommer att byggas rakt igenom befintlig bostadsbebyggelse på norra sidan av ån. Förslaget saknar helt miljötank och hänsynstagande till boende på norra sidan ån och blivande bebyggelse på området. Den avviker också från de visioner kommunen tidigare deklarerat med att Gävle skall vara en hamnstad med ett blomstrande båtliv in mot centrum som alla kan ta del av. Förslaget med broplaceringen är ännu ett dråpslag mot ide´n om en levande sjöstad när nu båttrafiken kommer att tvingas ut från stadskärnan, vilket kommer att uppröra vår nästa generation som inte fått möjlighet att påverka. Gör inte samma kullerbytta som när Alderholmsbron byggdes och som skapade en stor opinion bland befolkningen och i massmedia. Ingen hänsyn togs till vad opinionen ville utan resultatet blev en fast bro som ingen ville ha och som avskärmade centrum från havet.

En miljöskadekonsekvensutredning är gjord. Men tyvärr omfattar den bara Brynäs området och saknar fördjupad analys av å-rummet och Gävle Strand med ny planerad biltrafikled för 10 000 bilar per dygn. Hur skall bullerskydd, fasader, fönster, luftföroreningar åtgärdas på redan befintlig byggnation. Utredningen borde även fokusera på hur hela Gävle Strand med obebyggda Hucken påverkas av så stora ingrepp i miljön som är föreslagna.

Hur kommer bebyggelsen på Hucken, som fortfarande inte har kommit igång trots tidigare löften om att det skulle ha startat för länge sedan, att påverkas av det nya förslaget. Hur ser byggherrarna på att området avskämmas? Kan det ytterligare försena en byggstart? Vem vill bo avskärmad av en biltrafikled? Finns det analyser på detta?

Vad kommer att hända med gästhamnen en investering på 30 milj? Kommer den att flyttas längre ut från centrum och vad kommer att hända med den så otroligt vackra och välfrekventerade strandpromenaden som kommer att avslutas vid en biltrafikled? Vad kommer att hända med båtplatserna (landgångar) som i dag byggs längs norra kajen och som är till för segelbåtar och större motorbåtarbåtar?

Gävleborna vill inte att å-rummet skall förstöras med ytterligare en bro då å-rummet är heligt. Tidigare beslut om att bygga Alderholmsbron har samlat Gävleborna som tycker att de blivit överkörda och brobygget har debatterats i massmedia och i insändare ända fram till i dag. Lyssna på medborgarna som vill bevara det lilla som finns kvar av å-rummet till nästa generation.

Jag förstår att trafikplaneringen är en svår uppgift. Och skall alla bo centralt som stadsplanerarna förespråkar i redan etablerade stadsdelar blir problemen gigantiska. Vi får trots ambitionerna inte bortse från redan etablerad bebyggelse och försämma miljön för boende som redan har gjort ett val.

För att eliminera skadan på miljö och å-rum föreslår jag att om en ny bro måste byggas bör den placeras i förlängningen av gatan vid Tullhuset (Redargatan). Fördelarna är att den ligger utanför bostadsbebyggelsen med mindre miljöpåverkan. Å-rummet kan utnyttjas som idag och gjorda investeringar kan utnyttjas då den placeras innanför Alderholmsbron. Anslutningarna från Näringen är inget problem då översiktsplanen inte är klar för detta område.

Försämra inte miljön för boende på norra sidan av ån och förstör inte å-rummet som är Gävlebornas heliga plats efter stadsparken. Tänk också på nästa generation.

#### *Kommentar och åtgärder:*

*Hucken ingår i "Gävle Strand Etapp 3". Denna etapp har tillfälligt pausats då andra projekt inom kommunen har fått högre prioritet. Enligt gällande beslut är tanken att arbetet med Etapp 3 ska återupptas 2021 vilket skulle kunna innebära en första byggstart 2023. Om byggnationen tar ungefär lika lång tid att färdigställa som etapp 2 borde området vara färdigbyggt ca 10 år senare. Det som planeras på etappen är 650-700 st bostäder samt två fristående parkeringshus.*

*Se samlat svar angående framtida brolösningar.*

Privatperson C.H (bilaga 22)

#### *Sammanfattning:*

Som boende på Gävle Strand förvånas jag över att kommunen inte har uppmärksammat oss gällande översiktsplanen Norra Brynäs. Det är många boende här som inte har förstätt i vilken omfattning vi blir berörda samt vikten av att yttra sig angående planerna i översiktsplanen "Norra Brynäs". Ställer mig också ytterst frågande till förfarandet att benämna översiktsplanen "Norra Brynäs" eftersom även andra områden berörs. Rimligtvis borde en dialog förts och separata möten skett även med invånare, fastighetsägare, bostadsrättsföreningar och näringsliv på Gävle Strand.

Även förfarandet att inte sammanhållet hantera stora frågor gällande genomfartstrafiken är ytterst märkligt. Hur ska kommunen få till en bra trafikplan om planeringen ska ske för varje enskilt område?

Översiktsplanen innehåller förslag som skulle innebära mycket stora ingrepp i bostadsområdet på Gävle Strand. Enligt planen kommer två genomfartsleder med tung trafik att ledas rakt igenom bostadsområdet som därmed skulle bli omringat av tung trafik med ökat buller och dålig luft som följd. Ett attraktivt bostadsområde i Gävle förstörs. Gävle kommun marknadsför området som en av de mest eftertraktade platserna att bo på i Gävle. Hittills kan det stämma, valde själv att bosätta mig här för att komma bort från genomfartstrafik och ändå ha möjlighet att bo nära centrum med bra luft och boendemiljö.

Dessutom skulle ytterligare två broar omöjliggöra båttrafik i Gävleån med större båtar och segelbåtar. Bilden av Gävle och dess historia och kultur som hamnstad försvinner. Gästhamnen som kommunen nyligen byggt skulle endast kunna besökas av motorbåtar. Jag har inte fört statistik, men de båtar som jag sett ligga i gästhamnen har till övervägande del varit segelbåtar. Det är viktigt att bevara den del av ån som fortfarande är tillgänglig för större båttrafik och inte bara mindre motor båtar. Ansvaret faller tungt på kommunens politiker ifall man stänger ån och tillåter det historiska arvet gå förlorat till förmån för bilismen.

Som bilist är jag väl medveten om trafikproblemen på Fältskärsleden. Men att förstöra Gävle Strand som bostadsområde är ett högt pris för en dålig lösning. Alternativa lösningar;

1. Ny bro över ån väster om Alderholmsbron som ansluter till Redaregatans västra del. Det skulle underlätta för den tunga trafiken till och från Gevalia samt för varutransporter till den nya handelsplatsen. Där finns gott om plats för en bredare trafikled. Dessutom finns inte bostadsbebyggelse i den absoluta närheten. Ett betydligt mindre ingrepp på Gävle Strand som bostadsområde.

2. I anslutning till Redaregatans östra del kan en tunnel under ån, som går vidare mot Gävle Galvan, vara ett alternativ.

*Kommentar och åtgärder:*

*Den fördjupade översiktsplanen har kommunicerats öppet och brett ända från starten med måldialogen under hösten 2018. Annonsering av översiktsplanens dialogtillfällen (samråd och granskning) har skett via annonsering i dagspress och via digitala kanaler bla facebook. Precis som ni anger i yttrandet kan inte den fördjupade översiktsplanen för Norra Brynäs lösa hela stadens trafiksystem men strukturerna måste möjliggöra tillgänglighet till och från området.*

*Se även samlat svar framtida brolösningar.*

Privatperson A.S och R.P (bilaga 23)

*Sammanfattning:*

Visioner (Kommunledningskontoret - övergripande planering – Diarienumr: 18KS43) skall belysa tänkbara planer kring utveckling av nya stadsplaner. Det är lätt att gå vilse i detta arbete, alternativt att inte fullfölja och utveckla redan påbörjade visioner, såsom utbyggnaden av Alderholmen/Gävle Strand.

För att förstärka Gävle som en havsnära stad, med god tillgänglighet till natur och grönområden även inne i 2,5 km området. Så borde grönområdet Testebokilen utvecklas söderut via Alderholmen mot nya Stenebergs kanalen vidare ut mot T-Udden med en förlängning ut till Järvstakilen. Detta skulle innebära att Gävleborna får ett sammanhållet grönområde tillsammans med Å-rummet vilket kan fungera som ett bra rekreativt område. Speciellt nu när det planeras nya bostäder både på Norra Brynäs, Alderholmen/Gävle Strand och på Näringen. I planen kan inte utvärderas hur Alderholmen/Gävle Strand kommer att utvecklas ut på den så kallade "Hucken". Den verkar inte längre finnas med i planerna för 2,5 km området och passar därför alldeles utmärkt som en del av beskrivet grönområde! Finns en MKB om detta inte genomförs alternativt genomförs?

FÖP Norra Brynäs innehåller många av kraven såsom grönområden, närheten till Ån och havet, vilket är bra. Det som stör dessa intentioner är bristen på planerad tillgänglighet, detta då visualiserad infrastruktur kommer att inskränka eller försvåra tillgängligheten. Finns en MKB om detta inte genomförs alternativt genomförs?

I planen för FÖP Norra Brynäs ingår intentioner för förbindelser över Alderholmen till Näringen inte bara på ett ställe utan på två, varav den ena är tänkt som genomfartsled med avsevärd trafik (1-10 tusentals bilar/dag) såväl lätt som tung. Den här barriären kommer inte bara att förhindra tillgängligheten till grönområdena på Norra Brynäs, i sin förlängning via Atlasgatan och S. Skeppsbron, den kommer även att förhindra tillgängligheten ut på östra delen av Alderholmen ("Hucken")/Gävle Strand.

För oss som investerat och flyttat ut till tystanden och lugnet på Alderholmen/Gävle Strand är det en chock och en överraskning med planen att bygga en ny bro och en genomfart utanför fönstret. Hur kan det komma sig att Gävle Kommun bygger ut för boende utan att samtidigt planera för utökad biltrafik? När den nya stadsplanen för Alderholmen/Gävle Strand togs i slutet av 90-talet eller i början av 2000-talet verkar dessa diskussioner helt ha saknats.

För boende på/i närheten av Redaregatan på Alderholmen/Gävle Strand kommer buller och koldioxidutsläppen att öka avsevärt, allt det som FÖP Norra Brynäs skryter ska bli så bra - för Norra Brynäs. Här är faran med att låta enskilda projekt – FÖP Norra Brynäs – ta ansvar för infrastrukturplaneringen. Finns det en MKB som beskriver konsekvenserna för närområdena?

Bara tanken på nya broar över Ån är skrämmande! Redan gjorda investeringar kring gästhamnen kastas i princip bort och framtida besökare begränsas till småbåtstrafik, exkluderas gör större båtar, båtar med mast och annan linjetrafik. Hur tänkte man här?

Hela idén med de gröna kilarna och dess sammanhängande framtida grönområden från Testebokilen via östra delarna av Alderholmen/Gävle Strand vidare efter Å-rummet ut på Norra Brynäs kommer helt att undermineras. Detta pga. tänkt infrastruktur via Atlasgatan, den nya bron över Alderholmen/Gävle Strand till Näringen på ett effektivt sätt begränsar tillgängligheten.

Gävles planerade infrastruktur enligt FÖP Norra Brynäs – se delar av kartdel

De Nya broarna kommer också effektivt att försvåra för de boende på Alderholmen/Gävle Strand vilka verkar har glömts bort helt alternativt inte tagits hänsyn till i den nya planen för Gävle Kommun. Avlastning från Fältskärsleden behöver lösas och det kan ske via befintlig bro över till Alderholmen och att Alderholmsgatan förlängs ner mot Strömsbroleden. Alternativt så byggs ny bro väster om befintlig i område som inte innehåller massor av nyproducerade bostäder.

Hur kommer Kommunen att säkerställa bullerskydd på befintliga fastigheter efter planerade vägförbindelser?

Tittar man vidare österut kommer det som verkligen förstör för Gävle. En stor bro över sundet mellan Norra och Södra hamnen! Hur hög kommer den att bli, sannolikt krävs segelfri höjd i det smala sundet! Om inte så ligger Flisskär inklämt i den inre fjärden utan möjlighet att passera för alla sina seglande gävleborgare. Var skall dessa ta vägen med sina båtar?

Infrastrukturellt så behöver Gävle i framtiden en bra förbindelse mellan Norra och Södra infarterna: Den kan med fördel byggas som en tunnel med erforderlig kapacitet så att norra och södra infarterna till Gävle kopplas ihop på ett naturligt sätt alternativt till området för Ersbo avfarten, om den nu blir av. En tunnelloösning kommer inte bara att avlasta de centrala delarna på ett bra sätt där mycket av trafiken som passerar ex. vis Kungsgatan och Fältskärsleden skulle försvinna. Det skulle på ett bra sätt förbättra miljön för de boende på Redargatan, vilka idag sitter med "Svarte Petter", efter presentation av FÖP Norra Brynäs. Vart tog konsekvensanalysen vägen?

Fler och fler städer planerar sina ringleder och genomfarter på detta sätt. En av de viktigaste delarna vid utbyggnad av Gävle kommun saknas! Hur är det möjligt?

Beträffande ytterligare broar över Gavleån behöver omvärderas och ytterligare utredas med hänsyn till vad som ovan sagts och inte minst till vad som sägs i kommunens egen framtidsvision.

*Kommentar och åtgärder:*

*Att ytterligare bredda grönområdet från Testeboån till T-udden känns inte realistiskt utifrån dagens befolkningsutveckling. Markområdena ligger i ett centralt och attraktivt läge för såväl bostäder som verksamheter. Att utveckla kopplingarna mellan de större grönområdena går helt i linje med planförslaget.*

*En bro mellan norra och södra hamnen redovisas inte i den fördjupade översiktplanen.*

*Se tidigare svar om Gävle Strand etapp 3. Det finns ingen MKB avseende lokalisering eller om detta genomförs eller inte.*

*Se även samlat svar angående framtida brolösningar.*

Privatperson M.A och P.E.W (bilaga 10)

Sammanfattning:

Först vill vi säga att kommunen har gjort ett ambitiöst arbete med att visa vägen för en spännande omvandling av Norra Brynäs. Dock finns brister i planförslaget där kommunen har tagit genvägar för att kunna presentera ett planförslag.

Det är inte seriöst att föreslå kompletterande lägre bostadsbebyggelse längs med Styrmansgatan. Dels är området mellan förslagen bebyggelse och befintlig bebyggelse förhållandevis smalt vilket skulle

innebära väldigt mycket insyn från de 6 våningar höga husen som står söder om föreslagen bebyggelse. Den höga befintliga bebyggelsen innebär också att området där en låg bostadsbebyggelse föreslås ligger i skugga i princip hela dagarna. Det är i och för sig bara ett förslag där kommunen saknar rådighet över en eventuell förtätning men det är i vårt tycke onödigt att lägga fram förslag som inte går att realisera och som saknar förankring i verkligheten.

I planförslaget föreslås en ny trafikstruktur med bland annat huvud- och uppsamlingsgator. Där anges också att gatorna ska ha en viss bredd (21 meter) för att kunna uppfylla vissa kriterier. Men ingenstans redovisas konsekvenserna av ett sådant förslag. Om detta ska genomföras måste kommunen ta kvartersmark i anspråk eftersom gaturum mellan befintlig bebyggelse är betydligt smalare i dagsläget. Exempelvis är gaturummet vid Femte Tvärgatan 17 inte mer än 11 meter. Hur är det tänkt att det ska rymmas en uppsamlingsgata där? Varför är inte detta redovisat?

Den allvarligaste bristen i planförslaget är hanteringen av trafikbullerfrågorna. I planen skriver kommunen att trafikbullernivåer medger bostadsbebyggelse i samtliga delar av planområdet och att planen medger goda förutsättningar att skapa bullerskyddade områden där bostäder och annan känslig bebyggelse som skolor och grönområden kan utformas med tillgång till bullerskyddade lägen. Detta kan ju göras med rätt placering och utformning av nya byggnader. Men kommunen utelämnar det faktum att de föreslagna trafiklösningarna också kommer att innebära att befintliga bostäder som finns både söder och norr om planområdet kommer få en bullersituation där gällande riktvärden för buller kommer att överskridas. Det står ingenstans i handlingarna hur detta ska lösas, vilket kan tolkas som att kommunen aktivt väljer att bortse från detta. Detta förstärks också av att kommunen väljer att presentera en bullerutredning som bara redovisar en bullersituation vid omläggning av trafiken inom planområdet. Trafikbullret slutar inte vid plangränsen utan de höga trafikbullernivåerna är lika höga även utanför plangränsen. Det är en brist i planeringen att utlämna sådana uppgifter. Detta i synnerhet när det är välkänt att det är svårare att åtgärda bullerstörningar i befintlig bebyggelse än i ny bebyggelse. I ny bebyggelse kan man ta till bullerskyddade åtgärder såsom utformning och placering samt lägenhetsindelning redan i planeringsstadiet. I befintlig bebyggelse är detta oerhört svårt att lösa såväl tekniskt som ekonomiskt. I planeringsriktlinjerna anges att hänsyn ska tas till utbyggnadsordning inom kvarter för att säkerställa att ljudkrav uppnås. Hur ska samma ljudkrav kunna uppnås vid befintliga bostadsbyggnader och hur ska man gå tillväga med det? Dessa informationsbrister i planeringen måste åtgärdas. Det duger inte att lättvindligt hänskjuta problematiken till detaljplaneskedet. Det vet varje initierad person att det inte fungerar på det sättet. Vi förutsätter att kommunen i granskningsutlåtandet redovisar hur detta ska lösas alternativt gör en ny granskningsrunda där alla konsekvenser och åtgärder för att komma tillrätta med bullerproblematiken redovisas på ett tydligt sätt.

*Kommentarer och åtgärder:*

*Se samlat svar Femte Tvärgatan.*

*Se samlat svar Styrmansgatan.*

*Se även samlat svar angående framtida brolösningar.*

Privatperson T.E (bilaga 10)

*Sammanfattning:*

Hej och tack för senaste för den välorganiserade och inspirerande träffen i gasklockorna.

Håller med om att en bro mellan Brynäs och Alderholmen skall byggas i Redargatans förlängning men på annan plats. Jag vill med denna skrivelse följa upp den diskussion vi hade avseende bron planerade placering samt argumentera för dom större möjligheter och mera valfrihet man kan få framöver. Förutsättningen är att man bygger bron i redargatans förlängning vid Gevalia/Heinz istället för redargatans förlängning vid Erikshjälpen. Tittar man på en karta över Alderholmen och Näringen så är det i stora delar en halvö, avskuret i bakkant av järnvägen. Ju mer man bygger där och i dess omnejd, desto mer ökar trycket på alla delar i norra Gävle. Genom att bygga en bro vid Gevalia/Heinz som sedan går ner till Strömsbrovägen och göra en rondell anpassad för tung trafik, kan följande möjligheter öppna upp sig till skillnad mot att bygga en bro vid Erikshjälpen.

- 1.) Det är inga bostäder vid den delen av Redargatan, anpassning behöver inte ske.

- 2.) Avlastning av fältskärsleden kan fås, eftersom man kan använda rondellen i båda riktningar Staketgatan till/från Bomhushållet.
- 3.) Bygga en bro över järnvägen för att kunna växla på "gamla E4:an", vilket då öppnar upp för
- 4.) en nordlig del till en "ringlinje" från Bomhus till Lexe. Vilket även borde minska trycket i centrala delarna av Gävle. Det borde kunna ge en viss ketchup effekt.
- 5.) Man behöver inte heller av den anledningen flytta den uppskattade hamnen med turistcentret vid Gavleån, som vi gemensamt har investerat i. Närheten till den för gamla såväl som nya Brynäsbor kvarstår.
- 6.) Med erfarenheter från bygget av Brynäs i ryggen och med modern teknik så kan man framöver med hjälp av digitala tvillingar göra en 3D version av stadsdelen Näringen.

Då kan man simulera stadsplaneringen och få ett kraftfullt hjälpmedel för att kunna ta bättre beslut. Göteborg och Karlskrona är redan igång. Det borde vara uppenbart att det är ökade möjligheter och frihet att utforma Näringen till något närande och stärkande framöver, om man slipper anpassa sig till en genomfartsled för tung trafik igenom bostadsområden från Erikshjälpen fram till rondellen strömmavägen/Strömsbro vägen.

Förstår att en järnvägsbro är en stor utmaning. Men hoppas och tror även att den statliga motpart som är med och satsar på Gävle och Näringen, kan förstå problemet och hjälpa till och hitta en praktisk och ekonomisk lösning på den gemensamma utmaningen för att Gävle skall kunna växa även fortsättningsvis på ett hållbart sätt. Som Max Tegmark, Sveriges smartaste svensk uttrycker sig. Intelligens är förmågan att uppnå komplexa mål.

Lycka till med att ta bra beslut framöver!

*Kommentarer och åtgärder:*

*Se även samlat svar angående framtida brolösningar.*

Privatperson B.J (bilaga 10)

*Sammanfattning:*

Synpunkt på planerna på "Kompletterande bebyggelse" längs Styrmansgatan. Med den så kallade "kompletterande bebyggelsen" skulle en smal öppen yta framför sex höghus – där det nu finns plats för de boende – försvinna. Det som också skulle försvinna är upplevelsen av att bo bra, praktiskt och tryggt på Brynäs. Tvärtom mot vad som eftersträvas i visionerna för Norra Brynäs. Detta område riskerar att bli en sämre boendemiljö med lägre standard om ytan bebyggs och de boende förlorar sina parkeringsplatser (förmodligen för att istället erbjudas dyra platser i kommande nya p-husbyggen).

Och hur ska bostadsrättsföreningarna förhålla sig till laddstolpar som nu allmänt efterfrågas? Hur ska man våga satsa på en dyr investering när man framöver riskerar att bli "bestulen" på marken?

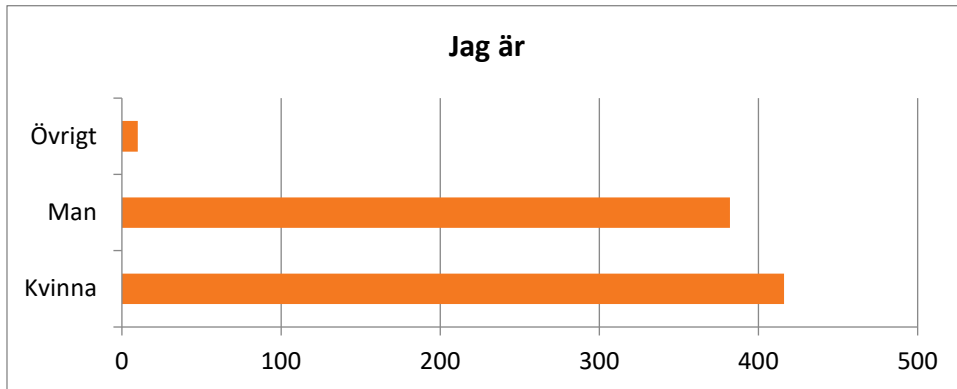
Synpunkt på planerna för gatunätet på Norra Brynäs: Femte Tvärgatan ska enligt kartan förvandlas till en 21 meter bred genomfartsgata, uppenbarligen tätt intill befintliga hus om den ska få plats, med förlust av grön yta och lugn kvartersmiljö. Sammanfattningsvis två realistiska förslag i planen för Norra Brynäs.

*Kommentarer och åtgärder:*

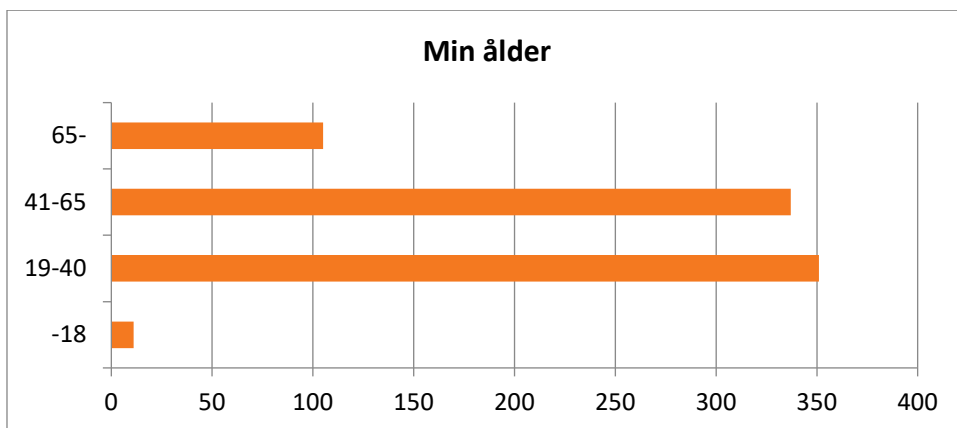
*Se samlat svar angående Styrmansgatan, samt samlat svar angående Femte Tvärgatan.*

## Sammanfattning av inkomna synpunkter från digital enkät

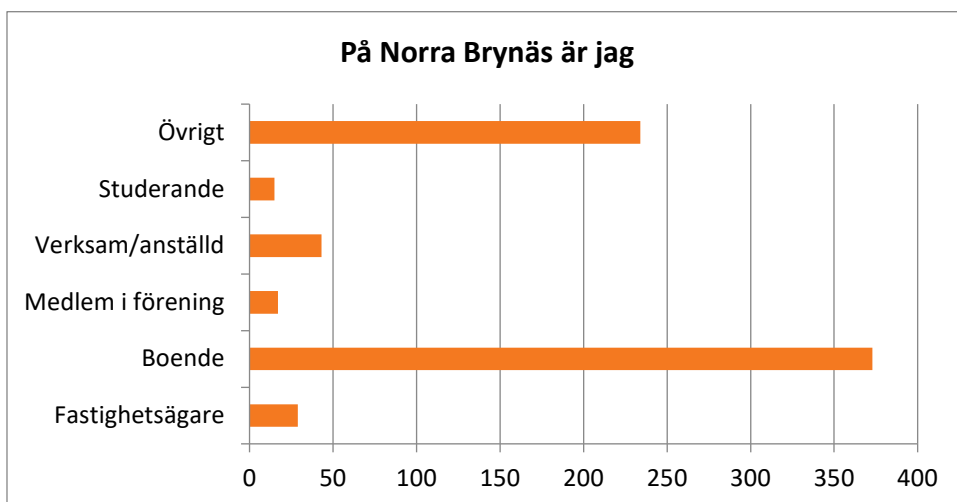
En digital enkät med syfte att samla in synpunkter på planförslaget fanns på hemsidan under granskningen. Nedan redovisas i korthet vilka synpunkter som lämnades via den digitala enkäten under granskningsskedet.



Fördelningen mellan män och kvinnor som svarat på enkäten är jämn.



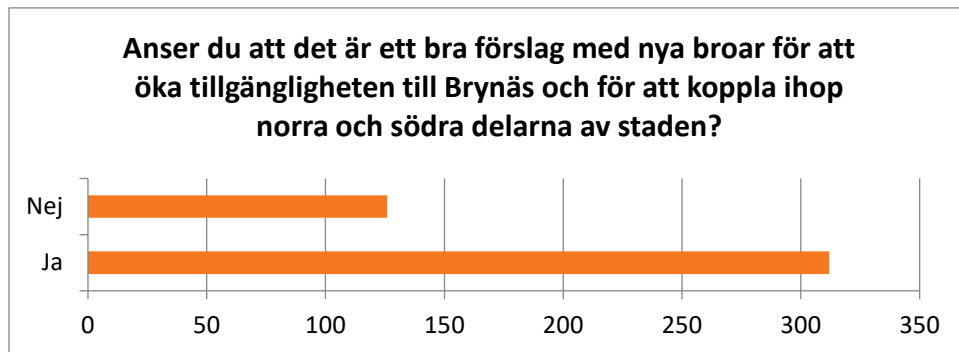
Enkäten har framförallt nått åldersgrupperna 19-65 år.



Många boende på Norra Brynäs har svarat på enkäten. Många som svarat Övrigt har angett att de bor i närområdet eller att de tidigare har bott på Brynäs.



## Nya broar



Nästan tre gånger så många anser att det är ett bra förslag med nya broar. Av de som inte tycker att nya broar ska föreslås på Norra Brynäs har följande orsaker lämnats:

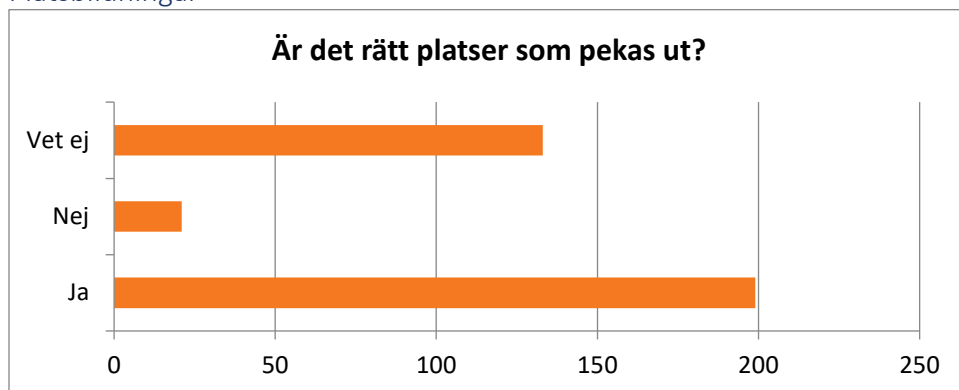
- 32 st anger att båttrafik i Gavleån hindras
- 19 st anger trafikstörningar genom Gävle Strand
- 8 st tycker att en ny bro ska anläggas väster om Alderholmsbron vid Gevalia.
- 7 st tycker att broar i så fall ska vara öppningsbara.

För övrigt föreslås andra åtgärder på Fältskärsleden. Endast bygga bro för kollektivtrafik och gång- och cykel. Alderholmsbron byggs om för högre kapacitet och öppningsbar. Trafik leds om till E4. Högre bro om ca 20 meter byggs så segelbåtar kan komma in under.

Även de som tycker att broar ska föreslås har följande kommenterat lämnats:

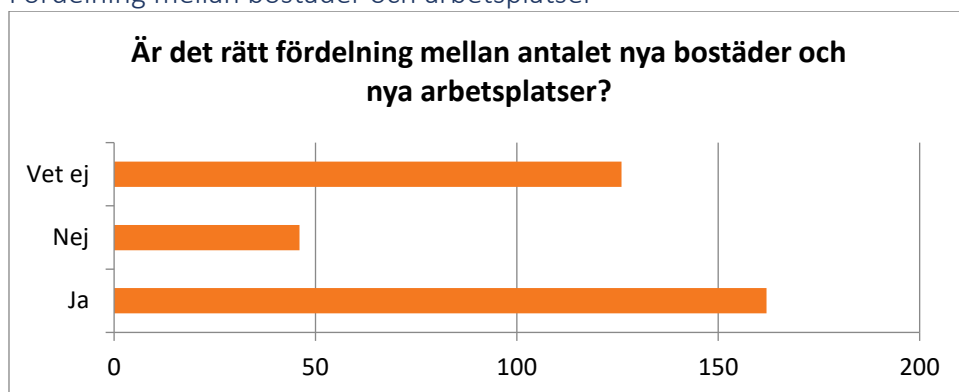
- 6 st anger att båttrafiken ändå ska värnas
- 5 st anger att broarna i så fall ska vara öppningsbara eller höga.

## Platsbildningar



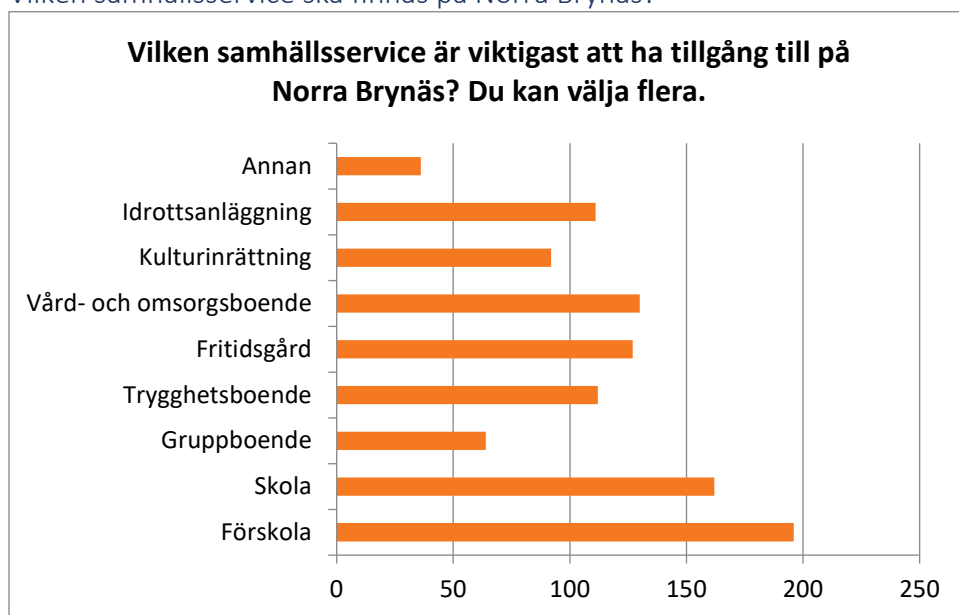
Av de som svarat nej på frågan anger många att befintliga Agö torg inte får försämrats ytterligare. Ett par kommentarer anger att platsen vid Stenborgskanalen känns omotiverad men att Ahlgrens torg känns naturlig.

### Fördelning mellan bostäder och arbetsplatser



Endast motivering hos de som svarat nej. Anledningarna är bland annat behov av parkeringsplatser. Någon som anger att det borde vara färre bostäder, en annan som tycker tvärt om. Typ av arbetsplatser efterfrågas och arbetsplatser för LSS.

### Vilken samhällsservice ska finnas på Norra Brynäs?



En bredd av samhällsservice efterfrågas inom området.

Mataffär och systembolag anges av ett par personer under kategorin annan. Andra saker som nämns är innehåll i parker och på allmän plats så som hundrastgård, spontanidrott, scoutörelse. Hälsocentral och turist och hotellverksamhet omnämns också liksom poliskontor.

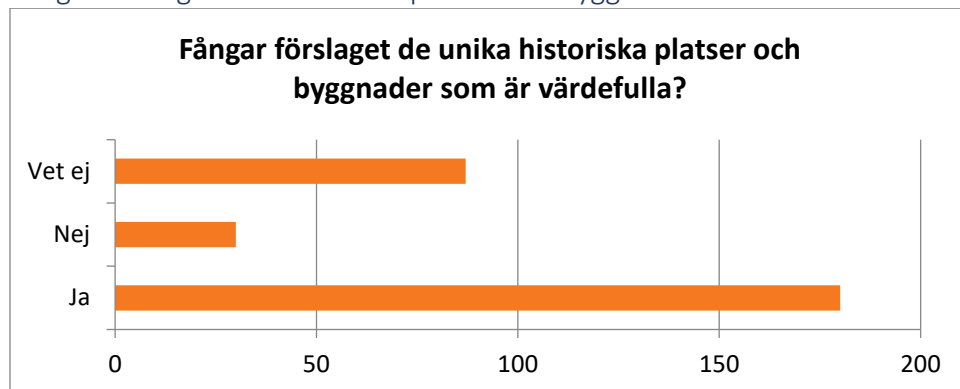
### Stråk med servicefunktioner i bottenvåningen

Ca 130 personer har svarat på frågan om det är rätt stråk som föreslås för centrumfunktioner i bottenvåningen och en tydlig majoritet av dessa tycker att det är rätt stråk som föreslås. Att även Tredje tvärgatan ska markeras nämns av ett par personer och några ifrågasätter stråket längs Atlasgatan. Frågor ställs vilken typ av centrumfunktioner som avses och många efterfrågar restauranger och caféer och marina verksamheter vid vattnet.

Vad mer skapar stadsliv och trygghet?

Vad mer kan man göra för att skapa stadsliv och trygghet? Där har bra belysning framhållits av ett större antal svarande. Bevakning av området av polis eller kamera anges, samt bra innehåll i parkerna, öppna genomsiktliga parker och möblering med utegym, odling, bad och minigolf.

Fångar förslaget rätt historiska platser och byggnader?



Av de som svarat nej anges bland annat T-udden, Herrgårdshagen, Baggarevarvet, Elgros fastigheter, kranar på Etapp 3 och DEMAG kran på Gävle varv som önskade objekt att bevara.

Är det rätt parkområden som pekats ut?

Av 145 svar är det endast tre som svarat nej på frågan.

Många håller med om de som pekats ut men föreslår ytterligare satsningar på Stenebergsparken och grönområdet framför Dalapalatset. Anlägg parker i de sämsta lägena inte i de bästa anger en person.

Frågor ställs om parkernas innehåll och man anger önskemål om: odling, bad, lummigt och mysigt. Att Södra Hamnpirens park behöver aktivitet för att locka besökare och inte bli tillhåll framförs. Båttaxi som kan angöra parkerna och gå till Vävaren och Engeltofta önskas. Att strandpromenaden ska få en grön utformning framgår också.

Havet, ån och båtar pekats ut som viktigt att utveckla. Tycker du att förslaget fångar det?

Av 157 svar så svarar 60 stycken ja på frågan. Av de som svarat nej på frågan har följande anledningar angetts:

- Ca 40 svar anger att broarna förstör för båtlivet och vattenkontakten, Limöbåten och gästhamnen försvinner.
- Sjösättningsramper som finns i området behöver vara kvar.
- Avstånd behöver hållas till kajkant så passager kan ske.
- Siktlinjerna ifrågasätts, man ser ändå inte vattnet då kajen är så hög och siktlinjerna göra att det blir blåsig i området.
- Läget på reningsverket kritiseras.
- Siktlinjen från stationen och ut mot havet behöver värnas och lyftas fram i förslaget.
- Någon ifrågasätter också varför båtar ska prioriteras?

Har du fler förslag som kan utmana till utveckling i området?

Många förslag sammanfattar det som finns i förslaget men lyfter det man tycker är viktigast.

Nedan sammanfattas ett par konkreta förslag utöver det:

- Gratis parkering
- Inga bilar i området
- Inte bygga vid ett stigande hav
- Använd lokal arbetskraft vid utbyggnad av området.
- Allaktivitetshus, barer och gym i Smurfit Kappas lokaler
- Spårväg
- Bad
- Vätgas och elflyg
- Spahotel med infinitiv pool.
- Använd dagvatten för bevattning
- Uppvärmda cykelbanor
- URBAN träning(simma, paddla, spring, promenera etc.)

Har du fler förslag som du vill lämna på förslaget?

Ett 50 tal svar har lämnats här och många handlar om att tänka om vad gäller brofrågan. Att göra broar öppningsbara är ett tydligt önskemål. Att ta bort bebyggelseförslaget helt och hållet mellan kajen och S. Skeppsbron är ett förslag. Ett annat är att kommunen i planen ska styra vara kommunen kräver en lägre prisbild i hyressättningen. Att fontänen från stortorget ska flyttas till Högbergsparken eller Stenborgskanalen framförs. Spårvagn till centrum önskas, liksom husbåtskaj.

## Sammanfattning av ändringar i förslaget efter granskningskedet

### Ny planeringsriktlinje för Redargatan

För att minska negativa konsekvenser av en ny broförbindelse i Redargatans förlängning har en ny riktlinje lagts till i antagandehandlingen: "Utformningen av ny bro och anslutningsvägar i Redargatans förlängning ska utformas för att gynna oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresenärer. Utformningen ska motverka barriäreffekt mot havet, samt motverka störningar för omkringliggande bostäder." Redargatan och Atlasgatan klassas som uppsamlingsgator och likställs på det sättet med övriga gator i området.

### Ny sträckning av rekreativt stråk

För att tillgodose markägarens synpunkter justeras det rekreativa stråket genom kvarteret Gjutaren så att det nu går söder om Gjuteribyggningen. Ett rekreativt stråk visas längs Lysgatan och Redargatan för anslutning till ny park på Södra Hamnpiren och Högbergsparken. Det rekreativa stråket norr om avloppsreningsverket flyttas in till ny gata genom Gävle varv eftersom det nya avloppsreningsverket kommer att sträcka sig hela vägen upp till Gävle varv.

### Industrispår som tillfällig markanvändning

Industrispåret fram till Smurfit kappa AB finns med i markanvändningskartan som tillfällig markanvändning industrispår. Det betyder att den kommunala viljeinriktningen är att industrispåret ska finnas kvar så länge behovet av industritransporter finns. Först därefter kan spåret tas bort och ge plats till ytterligare stadskvarter väster om Smurfit Kappa.

### Nytt avloppsreningsverk inte havsträdgårdsstad

Området för avloppsreningsverket har justerats. Området väster om Atlasgatan har utgått. Gränsen mot norr har justerats utifrån Gävle vattens önskemål samt utifrån önskemålet om att möjliggöra ett rekreativt stråk längs vattnet som når T-uddens naturreservat. Den alternativa markanvändningen havsträdgårdsstaden har utgått.

### Fler siktlinjer

För att ytterligare verka för att öka vattenkontakten i området har fler siktlinjer markerats i planen. Nya siktlinjer längs kajstråket vid Gavleån samt en ny siktlinje längs Södra Skeppsbron till portvaktarstugan vid Gävle varv. Längs Stenborgskanalen har en ny siktlinje lagts till.

### Exploateringsgrad och höga hus

Området vid gasklockorna samt villaområdet vid Jarlavägen, Vegagatan och Lysgatan har markerats som område med låg täthet.

### Lägen för offentlig service(förskola)

Ett nytt läge för offentlig service(förskola) har lagts till i området för Gävle varv, nu visas totalt fem zoner som det är lämpligt att lokalisera förskolor i.

### Ny plangräns vid Styrmansgatan

För att förtydliga att riktlinjen om funktionsblandade kvarter även gäller för punkthusen längs Styrmansgatan har plangränsen justerats för att inkludera punkthusen.

Kompletterande text angående biotopskydd alléer

En kompletterande text har lagts till under rubriken grönblå stadsgator som förtydligar att biotopskydd gäller och vilka dispenskäl som kan bli aktuella i detta område.

Komplettering bullerutredning och MKB

Bullerutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats för att belysa hur vägavsnitt som angränsar till planområdet påverkas av stadens utveckling och av planen.

Även andra mindre justeringar och förtydliganden har gjorts i planhandlingen.

Livsmiljö Gävle

Elin Byström  
Planeringsarkitekt  
Projektledare Fördjupad Översiktsplan Norra Brynäs