

Gävle centrumplan utställningsredogörelse

Utställning 30 januari - 3 mars 2014

www.gavle.se/centrumplan



2014-03-26
Dnr: 08KS303
Handläggare: Daniel Andersson

Utställningsredogörelse, Gävle centrumplan

Innehåll

Utställningsredogörelse, Gävle centrumplan	1
Sammanfattning.....	2
Vad är en utställningsredogörelse?.....	2
Hur har utställningen bedrivits?.....	3
Samrådsförfarande	3
Utställningsförfarande	3
Aktiviteter under utställning.....	3
Inkomna synpunkter	4
Bearbetning efter utställning	4
Sammanfattning av ändringar efter utställning.....	4
Sammanställning inkomna yttranden och kommentarer	5
Slottstorget	5
Rådhusstorget och Rådhusplanaden.....	9
Stortorget.....	14
Södra Kungsgatan.....	16
Centralplan	17
Årummet, Gavleån med Strandgatorna.....	19
Nygatan.....	22
Drottninggatan	23
Kyrkogatan.....	24
Övriga platser	25
Generella synpunkter och avvägningar.....	28
Bilagor	43
Ansvariga för utställningsredogörelsen	43

Sammanfattning

Centrumplanen har under utställningen fått in ca 60 yttranden, jämfört med samrådets 170 yttranden (2012). Många av de 60 inkomna yttrandena är utförda med många synpunkter och det märks att tid har lagts ned.

Jämfört med samrådet uppfattar kommunen att tonen från berörda tyckare har vänt mot det positiva. Flera uttrycker positiva tankar om framförallt förslag kring Södra Kungsgatan, Drottninggatan, Å-rummet och den tydliga åtgärdslista som presenteras i förslaget. Synpunkter pekar även på saker som behöver förtydligas i Centrumplanen.

Självklart är heller inte alla synpunkter överrensstämmande med Centrumplanen, och heller inte med varandra, men slutsatsen inför en revidering av planen är att utställningen inte medför några större ändringar i planen. Däremot görs en del förtydliganden kring vissa frågor. Dessa frågor är sammanfattningsvis skrivelser kring genomfartstrafik, åtgärder för kollektivtrafik, tillgänglighet, publika bottenvåningar, m.m.

Många tar också upp idéer och förslag som innehåller en större detaljeringsgrad än tanken är med Centrumplanen. Många av förslagen kommer att utgöra underlag i kommande projekt för att förverkliga Centrumplanen.

Vad är en utställningsredogörelse?

Kommunen har, trots att man valt att inte kalla Centrumplanen för en fördjupad översiktsplan, valt att använda sig av den planeringsprocess som Plan- och bygglagen (PBL) föranleder.

Enligt PBL ska kommunen vid upprättande av en översiktsplan samråda denna med länsstyrelsen, berörda kommuner och regionala organ som har ansvar för regionalt tillväxtarbete och planering av transportinfrastruktur. Kommunmedborgare och enskilda i övrigt, andra myndigheter och sammanslutningar som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget ska ges tillfälle att delta i samrådet.

Planen ställs sedan ut för granskning för att åter igen stämma av resultatet med berörda aktörer.

Resultatet av denna granskning/utställning ska kommunen sedan sammanställa i en redogörelse. Utställningsredogörelsen redovisar hur granskningen/utställningen bedrivits, vilka synpunkter som inkommit, och hur kommunen har tillgodosett inkomna synpunkter i planförslaget.

Hur har utställningen bedrivits?

Samrådsförfarande

Centrumplanen har under 2012 varit utsänd för samråd till berörda förvaltningar, myndigheter och sakägare under perioden 2012-09-10 - 2012-11-30. Samrådet riktade sig även mot allmänheten.

Allmänheten och sakägare blev under samrådet inbjudna till flera samrådsmöten och dialogpromenader.

En samrådsredogörelse (2014-01-29) finns sedan tidigare framtagen och beskriver närmare hur samrådet gick till och vilka synpunkter som då kom in.

Utställningsförfarande

Centrumplanen har under 2014 varit utställd för allmänhet och berörda förvaltningar, myndigheter och sakägare under perioden 2014-01-30 till 2014-03-03. Cirka 150 ex av den tryckta Centrumplanen skickades även ut till utvalda aktörer för att tycka till om Centrumplanen.

Under och före utställningen har annonsering av Centrumplanen gjorts för att informera om utställningen. En presskonferens för media hölls 29 januari 2014 vilket resulterade i många inslag i media under utställningens gång, flera artiklar i tidningarna samt videoreportage.

Material om Centrumplanen har funnits uppställt i Förvaltningshuset och Stadsbiblioteket för den intresserade att besöka. Kommunen anordnade även öppethusträffar vid ett flertal tillfällen i Förvaltningshuset, Stadsbiblioteket, gallerian Nian och gallerian Flanör. På dessa träffar deltog flera tjänstemän och kommunens ledande politiker för att svara på frågor om Centrumplanen.

Den fullständiga planhandlingen trycktes i 250 exemplar och har funnits tillgänglig som bläddrexemplar i utställningen. Som komplement till planhandlingen togs en informativ broschyr som innehöll en sammanfattning av de åtgärder centrumplanen föreslår fram. Broschyren trycktes upp i sammanlagt 1000 exemplar och har funnits tillgänglig vid samtliga utställningstillfällen.

Material har även funnits tillgängligt på kommunens hemsida www.gavle.se/centrumplan.

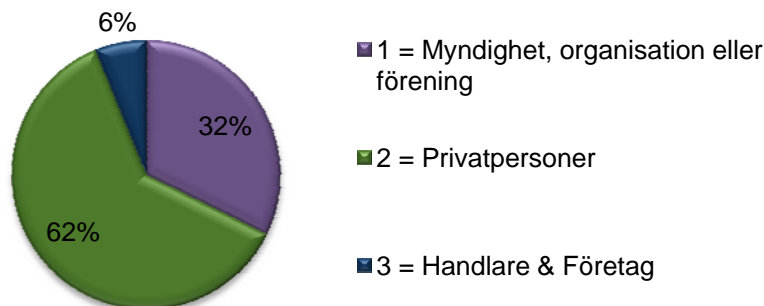
Aktiviteter under utställning

Under utställningen har flera aktiviteter anordnas. De aktiviteter som anordnades under utställningen var:

- 30 januari kl 12-14, öppet hus, Förvaltningshuset.
- 30 januari kl 16-18, öppet hus, Stadsbiblioteket
- 3 februari kl 12-14, öppet hus, Förvaltningshuset
- 3 februari kl 16-18, öppet hus, Stadsbiblioteket
- 6 februari kl 12-18, öppet hus, Gallerian Nian
- 22 februari kl 11-14, öppet hus, Gallerian Flanör

Inkomna synpunkter

Under utställningen har ca 60 stycken yttranden inkommit från myndigheter, berörda kommuner, föreningar, företag, handlare och privatpersoner. 62% av alla inkomna yttranden kommer från privatpersoner, 32% från myndigheter, organisationer och föreningar, samt 6 % från företag och personer inom handeln, se figur 1.



Figur 1, fördelning inkomna yttranden under utställning

Bearbetning efter utställning

Efter utställningstiden har kommunen läst igenom samtliga inkomna yttranden.

I och med inkomna synpunkter har kommunen även justerat förslaget för Centrumplan, se vidare under rubrik "Sammanfattning av ändringar efter samrådet" och "Sammanställning av inkomna yttranden och kommentarer".

Sammanfattning av ändringar efter utställning

Sammanfattningsvis har inga större justeringar i centrumplanen gjorts efter utställningen. Däremot har flera synpunkter inkommit som lett till förtydliganden av Centrumplanen. Flera goda synpunkter har inkommit som bidrar till det fortsatta arbetet med Centrumplanen, dessa medför nödvändigtvis inte ett tillägg i själva Centrumplanen. Dock finns förslagen dokumenterade i utställningsredogörelsen och dess bilagor.

Sammanställning inkomna yttranden och kommentarer

Följande kapitel sammanfattar de synpunkter som inkommit och hur dessa har tillgodosetts. Sammanfattningen har delats upp geografiskt efter platser som Centrumplanen berör och avslutas med en övergripande del för mer övergripande frågor.

Slottstorget

Inkomna synpunkter

Trafik

- För att minimera olägenheterna med omläggningen så är det av största vikt att bussgatan över Slottstorget inte utformas med "vassa" 90-graders svängar utan ges mjuka svängar över Slottstorget.
- 90-graders kurvor för kollektivtrafiken strider mot det "spårtänk" som Centrumplanen förespråkar.
- Det finns en rad bra förslag med koppling till Slottstorget, ny restaurang i Slottsparkens norra del, ny entré till slottet i slottsmurens norra del vid Norra Slottsgatans förlängning där även en ny bro planeras. Men allt detta går att genomföra med oförändrad trafiklösning.
- Särskilt positiv till ny trafiklösning Slottstorget
- Positiva till Slottstorget, men trafiklösning behöver ses över mer.
- Tveksam till trefilslösning på S.Kungsgatan vid Slottstorget.

Gestaltning och byggande

- Planerna på en restaurangbyggnad på platsen för det gamla Slottstorget ska tas bort av i första hand kulturhistoriska skäl.
- Största försiktighet tillråds när det gäller idéerna att bygga samman bebyggelsen norr om ån med bebyggelsen söder om ån. En ev. arkitektävling rörande Slottstorgets framtida gestaltning skulle med rätt utformat program kunna belysa problemet.
- För att bättre knyta ihop centrum med Söder vilket är ett av de eftersträva- de målen bör byggrätten tas in i planen igen. Det skulle minska det mentala avståndet mellan Centrum och Söder.
- Biblioteket skulle kunna flyttas ut från centrum för att möjliggöra omvandling till bostäder på fastigheten.
- Utan aktiviteter blir inte Slottstorget en livfull plats och tyvärr riskerar ytan i det läget att ännu mer öka det mentala avståndet mellan Centrum och Söder. Detta kan motverkas genom att en byggrätt i korsningen Södra Kungsgatan/Hamiltongatan skapas.
- Någonting som tydligt skulle korta avstånden är en ny fastighetsbildning vid Hamilton/Södra Kungsgatan
- I ambitionen att binda samman Stortorget-Slottet-Söder bör träden i anslutning av Norra Slottsgatan och entrén in på Stortorget ses över.
- Tydligt fokus på grönska på Slottstorget.
- Positiva anslag av Centrumplanens förslag på Slottstorget försvagas av storleken på Slottstorget. Förslaget i sin nuvarande form löser inte områdets problem som "ingenmansland" mellan Rådhusstorget och Söder.

- Vi föreslår att ny bebyggelse etableras från Hamiltongatan till Västra Islandsgatans förlängning över Slottstorget. Södra Kungsgatans aktiva handelsutbud fortsätter i gatuplanet ett kvarter närmare Gavleån, något som vill bidra till att bygga ihop handeln på bägge sidor om Gavleån. Slottstorget halveras i storlek.
- Slottstorget bör få en ny offentlig byggnad som avslutning på Rådhusplanaden istället för dagens anonyma 50-talsbebyggelse. Den nya byggnaden bör utformas så att huvudentrén kan användas som scen vid offentliga arrangemang.
- Vi föreslår att det etableras nya lokaler för Länsmuséet samlokaliserat med Konstcentrum som kan flyttas från Silvanum. Med Stadsbiblioteket, Länsmuséet och Konstcentrum.
- Det väsentliga från ett stadsbyggnadsperspektiv är att Rådhusplanaden får en klar avslutning vid ett torg med en mänsklig skala. Torgbeläggning, möblering och belysning bör etableras med höga krav till gestaltning.
- Nuvarande fasad och entré till Stadsbiblioteket bör förnyas som led i omvandlingen av Slottstorget.
- Länsmuséets innehåll flyttas till Slottstorget och skapar ett nytt kulturtorg tillsammans med Stadsbiblioteket och Konstcentrum. Nuvarande museibygnad kan byggas om till t.ex. lägenheter, hotell, skola eller alderdomsheim.
- Slottstorgets nya utformning blir utmärkt. Här får vi en kulturpark utan biltrafik framför biblioteket. Parken kan utvecklas till ett naturligt centrum, en aktivitetsplats på kulturstråket längs ån från det gamla länsfängelset till Länsmuséet.
- Slottstorget, som inte är något torg utan en gräsmatta mellan bilvägar, kan mycket väl bebyggas. Förr i tiden var området bebyggt och rymde en mängd olika verksamheter. Att åter bygga där kan föra stadens norra och södra delar närmare varandra, förtäta staden och skapa stadskänsla där det idag mest känns ödsligt.
- Bygg ut Stadsbiblioteket på Slottstorget. Satsa på en stilig byggnad som även rymmer Konstcentrum, som idag ligger för avsides.
- Slottstorget bör rustas, men inte byggas om. Det är viktigt med alternativet småtorg i en storstad.

Stadsliv

- Det finns en stor risk att den nya ytan vid Slottstorget blir en ny stor yta med potential men som större av delen av året kommer stå tom.
- Vi ställer oss inte bakom en ny utformning av Slottstorget. Vår åsikt är att en omgestaltning kommer att leda till en stor, öde yta framför allt under många av våra årstider.

Avvägningar

Bussgatan över Slottstorget

En konsult har fått i uppdrag att göra en trafikutredning för Slottstorget och titta på vilket alternativ som ger bäst framkomlighet för busstrafiken men även så att det blir en bra helhetslösning för alla trafikslag.

Trafiklösning Slottstorget

För att skapa en tillgänglig parkyta måste en förändring av trafiken till. En

utredning av effekterna av förslaget pågår. I utredningen av trafiken på Slottstorget behöver beakta framkomligheten för samtliga trafikslag, tillgängligheten till Slottstorget men också tillgängligheten över Södra Kungsgatan.

Restaurang i Slottsparken

Frågan om en restaurang vid Slottet beslutas inte av Centrumplanen. Detaljplanen antogs av Byggnads- och Miljönämnden 2008-04-15 och bygglov prövades 2013. En arkeologisk undersökning är beslutad och kommer påbörjas inom kort.

Bibliotekets framtid

Biblioteket är en viktig målpunkt vid Slottstorget. Centrumplanen utgår från att biblioteket blir kvar och utvecklas i sitt nuvarande läge. I samband med en tävling för Slottstorget, Å-rummet och Rådhusplanaden är kopplingen mellan biblioteket och torget ett viktigt utgångsläge. Förutsättningarna för en eventuell utbyggnad beslutas inte i Centrumplanen.

Arkitekttävling

De ställningstaganden i Centrumplanen som berör Slottstorget kommer att ligga som underlag för det program som sedan styr inriktningen i en kommande arkitekttävling. Underlaget kommer kompletteras med inriktningar för andra viktiga hänsynsområden.

Byggrätter på Slottstorget

Centrumplanen pekar på vikten av att det upplevda avståndet mellan norr och söder ska minska. Detta kan ske genom olika typer av åtgärder, exempelvis genom den bro i Slottsgatans förlängning som föreslås och den nya parken på Slottstorget. I dagsläget finns beslut om uppförandet av en restaurang vid slottet och detta kan vara en väg att minska avståndet. Eventuell ytterligare bebyggelse får utredas i ett senare skede.

Bostäder i biblioteket

Biblioteket är en viktig mötesplats för gävleborna. Att ha ett bibliotek i nära anknäring till kollektivtrafik och annan service är av stor vikt för tillgängligheten. Centrumplanen pekar ut andra lägen där fler bostäder kan tillskapas, exempelvis genom bebyggelse av lucktomter.

Träden kring Slottstorget

Våra stadsträd är en viktig resurs för såväl människor som djur i staden. Äldre träd är särskilt värdefulla och ska där så är möjligt bevaras eller ersättas. Vid utveckling av området kommer hänsyn tas till Gävle kommuns trädpolicy.

Slottstorgets inriktning

Centrumplanen beskriver Slottstorget som ett "park-torg", med detta menas att det inom området ska finnas en del som har starkare karaktär av park men också en del som fungerar som kultur- och evenemangstorg. Hur fördelningen mellan ytorna kommer att se ut bestäms inte i Centrumplanen.

Slottstorgets storlek/öde yta

Slottstorget är ett stort område med massor av potential. Den nya trafiklösningen kring Slottstorget frigör stora ytor där nya spännande mötesplatser kan



skapas. I tävlingen för Slottstorget, Å-rummet och Rådhusplanaden är utformningen av Slottstorget en viktig utmaning. Här ska en parkmiljö med inspirerande lek, konstverk och en tydlig koppling till biblioteket skapas. En plats med många olika rum och funktioner som fyller platsen – inte lämnar den öde.

Länsmuséet till Slottstorget/Kulturcentrum Slottstorget

Centrumplanen utgår ifrån att bibliotekets verksamhet fortsätter i kv. Gefle Wapen. Vad gäller att skapa ett kulturcentrum vid Slottstorget väljer Centrumplanen att förhålla sig till det kulturstråk som sträcker sig längs med Å-rummet från Länsmuseum till Högskolan.

Rådhusorget och Rådhusplanaden

Inkomna synpunkter

Bil- och kollektivtrafik

- Tillstyrker att Rådhusplanaden under vissa tider stängs för privat trafik mellan Södra Strandgatan och Nygatan.
- Ett framtida slutmål bör vara en permanent avstängning med undantag för kollektiv trafik och taxitrafik.
- Välkomnar alla åtgärder som förbättrar framkomligheten vid Rådhuset.
- Hållplatserna vid Rådhuset måste vidareutvecklas till en högre standard. För att i framtiden få en tillfredställande kapacitet behövs fler hållplatslägen.
- Det är viktigt att Norra Kungsgatan och N. Rådmansgatan mellan Norra Strandgatan och Staketgatan inte används för parkering utan reserveras för kollektivtrafikens hållplatser.
- Behovet av hållplatslägen på denna sträcka har ökat på grund av avstängningen av Nygatan vid Stortorget, och förväntas även öka i framtiden.
- Centrum kommer troligen att klara sig förhållandevis bra, men en avstängning kommer att splittra upp staden mer vilket kommer att drabba Söder.
- Om kommunen överväger en avstängning av biltrafiken genom centrum i syfte att styra genomfartstrafiken till andra vägar måste först åtgärder vidtas på de vägar som förväntas få ökat trafikflöde.
- Hur ska avstängningen vid Rådhuset genomföras? Delvis kan det ske genom skyltning såsom också föreslås. Det är dock vår uppfattning att enbart skyltning inte kommer att räcka till. Varför inte en informationskampanj om restider mellan olika stadsdelar med bil genom centrum respektive på föreslagen kringfartsled vid olika tidpunkter på dygnet?
- Positiva till att den permanenta avstängningen för bilar förbi Rådhusorget skjuts på framtiden.
- Bussarnas framkomlighet skall inte bara prioriteras ett par timmar på morgonen och eftermiddagen. Det bör ske hela dygnet.
- Vi föreslår därför att busstrafiken vid centrumhållplatsen leds dubbelriktad förbi Norra Kungsgatan mellan Norra Strandgatan och Nygatan (som scenario D i Arbetshäfte trafik). Cykelvägen föreslås flyttad till Norra Rådmansgatan och vidareförd över Rådmansbron mot Söder. Vi föreslår också att Norra Rådmansgatan, i likhet med Norra Kungsgatan, stängs för biltrafik mellan Norra Strandgatan och Nygatan.
- Busstrafiken bör kunna utvecklas på tvåmotgående filer utan omkörningsfiler. Detta klarar Oslos kollektivtrafik med en betydligt större mängd bussar på Oslos motsvarighet till Rådhusorget, Jernbanetorget.
- Om logistiken likt Oslo inte är möjlig att få till i Gävle, måste den yttre raden träd mot Stortorget fällas. Det kan då etableras fyra bussfiler på Norra Kungsgatan utan att den inre trädraden behöver tas ned. Trädstrukturen blir då den samma som idag finns på Kung Christoffers park.
- Stäng av genomfart för alla personbilar, mc och taxi mellan Nygatan och ån. Se hur bra det fungerar i Uppsala som haft bilfritt i hur många år som helst.
- För mig får gärna trafiken förbi rådhuset begränsas till enbart bussar. Bilar kan ta en annan väg runt centrum.

- Ska vägen ändå stängas av för bil trafik i centrum så är det här inte någon större skillnad för vägen på andra sidan kommer fortfarande vara kvar men det skulle göra mycket för näringslivet och trivseln i Gävles stadskärna.
- Jag vill att Gävles centrum ska vara mer sammanhängande, mysigare och MINDRE biltrafik.
- Det finns ett behov av att framkomligheten och säkerheten för bussresenärer vid Rådhuset förbättras.
- Att begränsa biltrafiken är ett måste för framtiden, men att bara göra det några timmar per dag som kompromiss och eftergift verkar veligt.
- Biltrafiken bör finnas kvar i Gävle. Avstängningen av Nygatan gör till exempel att antalet bilar ökar på Söder (Hamiltongatan och Parkvägen). En gågata, förslagsvis Drottninggatan, räcker.
- Skulle det inte vara möjligt att låta norrgående biltrafik genom centrum gå på N.Köpmangatan på avsnittet mellan N.Strandgatan och Nygatan? Man ska ju ändå ha trafik till och från P-huset i kvarteret Oxenstjärna
- Bredda körfälten på N.Rådmansgatan, gör högerfilen till enbart bussfil och vänsterfilen till övrig trafik. Förbjud högersväng mellan N.Strandgatan och Ruddmannsgatan - då har busstrafiken fritt och kan sprida ut hållplatserna efter en längre sträcka än idag.
- Ingen avstängning av biltrafiken.
- Centrumhållplatsen och Rådhusorget behöver utvecklas och förbättras. Kollektivtrafiken ska prioriteras och utvecklas med större tillgänglighet och ett ökat resande. För att uppnå detta behöver kollektivtrafiken flyta smidigare och genomfartstrafiken för privatbilism minska.

Parkering

- En trafikreducerande åtgärd i centrum är att bygga ett underjordiskt parkeringsgarage i Rådhusplanadens mitt. Med dubbelsidig parkering är det möjligt att etablera garaget utan att fälla träd.
- Lösning med underjordiskt P-hus är kostbart, men frigör stora lucktomter för mer stadsmässig bebyggelse än P-hus ovan jord och bidrar till att trafikbelastningen i centrum minskar.

Gestaltning och byggande

- Förvaltningshuset och andra lokaler bör omvandlas till bostäder.
- Det finns risk att en isbana på Rådhusorget inte kommer att användas.
- Användningen av torget bör anpassas utefter verksamhet i Rådhuset.
- Esplanadens grönområde är en tillgång som bör ges en mer framträdande roll i centrum, t.ex. genom klippning av träd och belysning.
- Med höga krav på nytt torgbeläggning, möblering och belysning kan området mellan Rådhuset och Nygatan bli centrum för Gävles sociala liv.
- Dagens hindrande granitmurar vid Rådhusorget föreslås borttagna. Vi föreslår att dagens grusgångar och gräs mellan Drottninggatan och Nygatan ersätts med samma stenbelägg som Rådhusorget för övrigt, samtidigt som träden behålls.
- På Rådhusorget östsida, längs Norra Rådmansgatan, föreslår vi en utformning med fast baldakin, alternativt markiser över uteserveringar om sommaren.
- Åhléns-husets fasader är generell i behov av upprustning mot Rådhusorget, Stortorget, Kyrkogatan och Norra Slottsgatan.
- Trafiken längs Norra Rådmansgatan bör minskas och andelen bostäder ökas. Denna del (Nygatan-Staketgatan) av Rådhusplanaden har potential

att utvecklas till Gävles svar på Karlavägen (Östermalm), särskilt längs Norra Rådmansgatan.

- Förslag till ny huskropp i esplanaden bör byggas ihop med omgivande byggnader för att skärma mot trafikbuller och damm från Rådhusplanen och Staketgatan. Sammankopplingen med Läkarhuset kan ev. utföras som en glasskärm mot Norra Rådmansgatan. Kvarteret bör kompletteras med en ny byggnadsvolym mot Norra Köpmangatan.
- Bocken kan med fördel placeras väl synlig utanför Rådhuset.
- Bygg ett lågt nytt bibliotek på Rådhusorget. Nyttja denna överblivna plats för den folkliga kulturen och som mötesplats.

Rådhuset

- Projektet Rådhuset bör till skjutas fram till dess att en förnuftigare användning kommer ifråga. Kanske måste ett bevarande få kosta något också?
- Vi föreslår att de två översta våningarna i Rådhuset används som mötesplats för kommunfullmäktige. Kommersiella lokaler kan etableras i gatuplanet, särskilt mot Kungsgatan.
- Rådhuset bör öppnas för medborgarna. Inte kommersialiseras.
- Rådhuset anser jag borde bli ett allaktivitetshus utan servering av mat och dryck, vi har redan tillräckligt av den varan. Något nytt vore nödvändigt. Ingen festvåning i Rådhuset med alkohol- servering, en ny arena för lokala konstnärer att ställa ut på vore ett intressant inslag.
- Flytta in något i Rådhuset som vänder sig till stora grupper. Det kan vara museum, bibliotek, kontor, studieförbundsverksamhet, apotek, postutlämning eller skolverksamhet, men inte restaurang- eller affärsverksamhet. Ett café är tänkbart ihop med annan verksamhet.
- Använd Rådhuset som bas för bibliotek, folklig forskning etcetera
- Rådhuset bör inte användas till butiker och restaurang, utan till något i stil med aula/föreläsningssal i samarbete med högskolan.

Övrigt

- Särskilt positiva till, Rådhusorget och Rådhuset (inkl. esplanaden och Teatern)- ta ett helhetsgrepp.

Avvägningar

Trafikavstängningen

Orsaken till att en tidsbegränsad avstängning föreslås är för att öka framkomligheten för bussarna under de tider som framkomligheten är som sämst. Ökad framkomlighet för bussen skulle öka bussens attraktivitet som transportmedel. Dessutom finns det en generell önskan att minska andelen biltrafiken för att förbättra luftkvaliteten, minska trafikbuller och vibrationer, öka trafiksäkerheten för gående och cyklister, öka folkhälsan, minska miljöpåverkan och skapa ett ännu attraktivare centrum som lockar ännu fler människor.

Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken

Syftet med den tidsbegränsade avstängningen är att förbättra framkomligheten för busstrafiken och deras resenärer. Men det finns även andra saker som är viktiga för bussens framkomlighet, så som effektiva betalningssätt, snabb snöröjning, raka busstråk, osv.

Kampanj för att minska genomfartstrafik

En informationskampanj med fokus på genomfartstrafiken med bil förbi Rådhusstorget kommer starta i slutet av april.

Förbättringar av hållplatserna på Centrumhållplatsen

Centrumhållplatsen planeras att rustas upp inom de kommande åren.

Fler hållplatslägen

Fler hållplatslägen ska vara möjligt norr om Nygatan.

Åtgärder på alternativa vägar förbi centrum

Flera åtgärder föreslås för att minska konsekvenser på alternativa vägar förbi centrum, exempelvis vägvisning till lämpliga kringvägar och bullerskyddsåtgärder. Miljökonsekvenser sågs till viss del över vid testavstängningen 2012, och visade medföra ökningar av buller längs några gator men överlag en minskning. Frågan behöver däremot utredas vidare. Parkeringsledningssystem anses även kunna bidra till att få bort söktrafik efter lediga parkeringar.

Trafiklösning, bussar längs Norra Kungsgatan

Att samla all busstrafik på Norra Kungsgatan utan omkörningsmöjlighet för bakomvarande bussar skulle göra det svårt för kollektivtrafiken att nå fördubblingsmålet. Att ha 4 körfält och därmed bredda Norra Kungsgatan är inte möjligt utan att ta bort/flytta träd och det blir troligtvis för stort ingrepp i riksintresset för kulturmiljö.

Norrgående biltrafik på Norra Köpmangatan

Biltrafiken ska om möjligt styras från lokalgator till huvudgator eftersom det ofta finns ett flertal boende på lokalgator. Norrgående biltrafik kommer därför inte ledas om till Norra Köpmangatan som är en lokalgata.

Bredda Norra Rådmansgatan

Breddning av Norra Rådmansgatan är möjligt men om träd måste tas bort eller flyttas då blir det troligtvis ett för stort ingrepp i riksintresset för kulturmiljö att länsstyrelsen säger nej till en sådan åtgärd.

Underjordiskt parkeringsgarage i Esplanaden

Att anlägga ett garage i Rådhusplanaden innebär stora kostnader och ligger i ett läge som idag inte lider av någon brist på inomhusparkering. Risken för att trädens livsmiljö är också något att beakta, även om förslag finns på hur detta ska undvikas. De över hundraåriga träden omges på ena sidan av kompakterad mark varför rötterna istället sträcker sig in mot Esplanadens mitt och trädens livslängd kraftigt skulle påverkas. Att genomföra schakt för anläggandet av underjordisk parkering i esplanaden skulle dessutom innebära påverkan långt utanför de 17 meter som anges vara tillräckligt för dubbelsidig parkering. Samtliga förslag tas däremot med i fortsatt utredning kring parkeringshus.

Isbana på Rådhusstorget

Möjligheten att anlägga isbana på Rådhusstorget utreds.

Esplanadens grönområde som tillgång

Träden i Rådhusplanaden skapar en relativt skuggig miljö samtidigt som de är enormt värdefulla för stadens biologiska mångfald. Att beskära träd påverkar deras livslängd negativt. Centrumplanen föreslår att trädens skick ska utredas och därefter ska en utvecklingsplan tas fram. Belysning av träden ses över i samband med den belysningsplan som ska tas fram.

Rådhusstorget

Rådhusstorget och delar av Rådhusplanaden kommer att ingå i den arkitektävling som ska genomföras för Slottstorget, Å-rummet och Rådhusplanaden. Fokus på tävlingen är att skapa en helhet av området och förstärka de olika platsernas karaktärer.

Rådhuset

Gavlefastigheter AB planerar för den framtida användningen av Rådhuset. För centrumets utveckling bör fastigheten fyllas med innehåll som också bidrar till rörelse och aktiviteter på Rådhusstorget. Rådhusets användning avgörs inte i Centrumplanen, den nya verksamheten i Rådhuset ska samspela med den nya utformningen av Rådhusstorget.

Bostäder mot Esplanaden

Idag bor relativt få längs med Rådhusplanaden. Vid en minskad trafik genom centrum skulle eventuellt fler bostäder kunna etableras då en minskad trafik innebär mindre buller och trevligare boendemiljöer. Trafikläget är däremot attraktivt för både bilen och kollektivtrafiken samtidigt som ytan har flera andra värden som vackert parkstråk och extremt centralt läge. Bostadsfrågan bör dock tydligt utredas i fortsatt skede.

Nytt bibliotek på Rådhusstorget

Biblioteket är en viktig mötesplats för gävleborna. Att ha ett bibliotek i nära anknytning till kollektivtrafik och annan service är av stor vikt för tillgängligheten. Centrumplanen utgår ifrån att bibliotekets verksamhet fortsätter i kv. Gefle Wapen.

Stortorget

Inkomna synpunkter

Trafik

- Taxi bör flyttas från torget (100m västerut) och ej tillåtas köra över torget som idag. Däremot bör de busslinjer som tidigare körde där återkomma, trafiken blir mindre och tydligare, inga taxibilar som far kors och tvärs över torget utan bara bussar som kör sakta och rakt över torget.

Gestaltning och byggande

- De sittplatser som finns på torget utnyttjas i stor utsträckning. Det vore lämpligt att se över möjligheten att skapa fler sittplatser.
- Skapa en förlängd torgkänsla mellan stortorget och N. slottsgatan söder ut ner mot Gavleån, liknande det som nu görs vid Västra Nygatan. Med åtkomst till Konvaljens P-hus.
- Vi föreslår att pylonerna på Slottstorget flyttas till t.ex. Sätra centrum.
- Varför inte anlägga lite mer grönt eller färgglatt på vårt kära stortorg eller längs Nygatan, där gruset som lades dit vid nybyggnationen bara far omkring.

Handel

- Det är bra att ett vidgat handelsområde kring Stortorget/ Nygatan eftersträvas. Genom utveckling av sidogator kan fler attraktiva butikslägen skapas

Stadsliv

- Alla ska kunna sitta ner på Stortorget

Avvägningar

Fler sittplatser på Stortorget

Stortorget är en plats som ska kunna fylla många olika funktioner; torghandel, evenemang, mötesplats, "spana-på-folk-plats". Alla dessa förutsättningar är tagna hänsyn till i samband med utformningen av torget och det är i dagsläget inte aktuellt att utöka antalet permanenta sittplatser.

Förlängd torgkänsla från Stortorget till Gavleån efter N. Slottsgatan

Utformningen av N. Slottsgatan till Norra Strandgatan och i förlängningen bron över Gavleån är en fråga som avgörs i samband med planering av projektet. Centrumplanen stödjer dock idén om den förlängda torgkänslan.

Busstrafik på Stortorget

Busstrafik på Stortorget kommer inte att vara möjligt.

Flytta pyloner från Stortorget till Sätra

Det är inte aktuellt att flytta pylonerna från Stortorget. Konstverken är framtagna för sin plats på torget och har getts en ny belysning i samband med ombyggnationen av torget.



Mer grönt på Stortorget

Stortorget är en plats som ska kunna fylla många olika funktioner; torghandel, evenemang, mötesplats, "spana-på-folk-plats". I samband med tävlingen för Stortorget och ombyggnationen har hänsyn tagits till befintliga träd och nya planterats. Utöver träden smyckas torget sommartid av blomsterurnor fyllda med sommarblommor. Det är i dagsläget inte aktuellt att skapa fler grönytor på torget.

Södra Kungsgatan

Inkomna synpunkter

Kollektivtrafik

- Hållplatserna på Söder behöver vidareutvecklas och hållplatsernas kapacitet behöver förbättras. I nuläget uppstår köbildning p.g.a. den låga kapaciteten på några av hållplatserna.

Övrigt

- Vi delar i allt väsentligt centrumplanens skrivning vad gäller Södra Kungsgatan.
- Ser fram emot en lösning på Södra Kungsgatan.
- Vi är osäkra på behovet av en ombyggnad av Södra Kungsgatan, till den stora summa pengar som det kostar, cirka 15,0 miljoner kronor. Denna åtgärd prioriteras långt ner bland åtgärderna.

Avvägningar

Hållplatslägen längs Södra Kungsgatan

Bättre hållplatsläge på Söder behövs, vilket kommer utredas närmare när en genomgång av busslinje 2 görs.

Kostnad åtgärder på Södra Kungsgatan

Träden längs Södra Kungsgatan är i delvis dålig kondition. Det finns därför troligen ett behov framöver att byta ut dessa. Samtidigt finns det idag en konflikt om utrymmet närmast fasaden på västra sidan gatan, där gående, cyklister, cykelparkeringar och uteserveringar konkurrerar om ett ganska smalt område. Förslaget i Centrumplanen är att lösa dessa frågor i ett samlat grepp. Kostnaden för åtgärden bedöms ligga inom spannet 3-15 mnkr. En mer noggrann kostnadsberäkning av en vald utformning får sedan precisera denna kostnad närmare.

Centralplan

Inkomna synpunkter

Trafik

- Trafikeringen över Centralplan fungerar tillfredställande för kollektivtrafiken. Hållplatsområdet norr om stationshuset behöver däremot vidareutvecklas till en högre standard.
- Nuvarande trafiklösning vid Centralplan kommer att fungera ännu sämre vid en avstängning av biltrafiken genom Centrum.
- Förstärkt koppling Centralplan Drottninggatan
- Måste tydliggöras på Centralplan vad som är bilväg och hur de ska köra samt vart man går.
- Se över cykelparkering på Centralplan, vi vill ha hit mer boende, pendlare men då ska det fungera med cykelparkering, bilparkering osv snabbt, enkelt och säkert.
- Att man i planen föreslår en utvidgning av gångfartsområdet på Centralplan är mycket positivt.
- Ingenstans i Centrumplanen finns några funderingar om hur trafiken efter en avstängning vid Rådhusorget kommer att påverka de gående på Centralplan.
- Det är av stor vikt att få ordning på de olika trafikslagen vid Centralplan.

Gestaltning och byggande

- Det är tråkigt att inse att vi även i framtiden kommer att ta emot tågresenärerna till Gävle med en grå stenig yta utan några gröna inslag och med ett tätt trafikflöde.

Övrigt

- Särskilt positiva till förslag kring Östra Drottninggatan i kombination med Centralplan, en tydlig entré och vår paradgata.
- De anslagna medlen till renoveringen av Centralplan är mycket små, varför man inte heller kan hoppas på att man får den tydliga signal som ett bullrande underlag (t ex smågatsten) på körbanorna skulle innebära för bilisterna.

Avvägningar

Koppling mot Drottninggatan

Att förstärka kopplingen från Centralstationen mot Drottninggatan ligger i linje med Centrumplanens intentioner. Skyltning, informationskartor, tydligare entréläge, tydligare vägar för gående är exempel på åtgärder.

Effekter vid en trafikavstängning vid Rådhusorget

Den informationskampanj som ska genomföras kommer förhoppningsvis leda till att fler hittar andra vägar eller transportsätt så att trafiken inte ökar vid Centralplan om en tidsbegränsad avstängning vid Rådhusorget genomförs.

Hållplatsläget norr om stationshuset

Mark finns reserverad i Översiktsplan Gävle stad för detta ändamål. Standarden på hållplatsläget får ses över i den fortsatta processen.

Cykelparkering

Idag upplevs cykelparkering som rörig. En inventering av cykelparkeringen har genomförts i samband med den cykelparkeringsplan som håller på att tas fram. Nästa steg är att ta fram förslag till åtgärder för cykelparkering och genomföra dessa.

Trafiksituationen på Centralplan

Centralplans nuvarande utformning gör att funktionen som trafikplats med genomfartstrafik, hämtning och lämning av resenärer, samt välkomnande entré till Gävle inte samverkar så bra. Det behövs en tydligare utformning för gående och biltrafik, samt bättre lösningar för cykelparkering. Förändringar och mindre ombyggnader ska utgå från platsens befintliga utformning. Vid en eventuell tidsbegränsad avstängning förbi Rådhusstorget måste det ske en noga uppföljning hur trafikflödet förändras på Centralplan och andra gator i staden.

Gröna inslag på Centralplan

Centrumplanen föreslår inte att någon ytterligare vegetation planteras på Centralplan. Området har till största del markvärme varför det är svårt att göra några tillägg.

Planerad kostnad på åtgärder vid Centralplan

Centralplan genomgick en omfattande ombyggnation för dryga tio år sedan. Det är därför inte ekonomiskt försvarbart att genomföra större åtgärder än vad som krävs. Bedömningen är att förändringar av fördelningen av ytorna och mindre ombyggnationer ska räcka för att åtgärda problemen.

Årummet, Gavleån med Strandgatorna

Inkomna synpunkter

Trafik

- Stråket N. Strandgatan behövs för en del av den ordinarie kollektivtrafiken. Stråket behövs också som reservstråk vid trafikomläggningar p.g.a. evenemang, gatuarbeten etc. Detta stråk är en nödvändig reservförbindelse mellan Rådhuset och Söder. Eftersom utrymmet är begränsat så får inte förslaget cykelstråk längs med ån inkräkta på möjligheten att anordna hållplatser för kollektivtrafiken.
- N. Strandgatan kan fungera som cykelstråk om det blir en riktig cykelbana.
- Det vore bra om det kunde gå två "paddor" (lokaltrafik under sommarhalvåret) i ån från Milles änglar ut till sista etappen av Gävle strand.
- Ingen avstängning för motordriven trafik längs Södra Strandgatan.

Gestaltning och byggande

- Synd att idé om att dämna ån skrotades.
- En viktig åtgärd är den planerade gångbro över Gavleån som knyter ihop Centrum och Söder bättre.
- Vi ställer oss mycket positiva till att utveckla området närmast ån för att skapa förbättrad vattenkontakt.
- Att en ny bro byggs i fortångning av Södra slottsgatan är en stor förändring i den historiska stadsbilden, men kan möjligen accepteras från kulturmiljösynpunkt
- Att rasera den tydliga struktur som muren innebär och som varit rådande i minst 250 år, till förmån för att skapa ett bättre flöde mellan Stottorget och Söder är inte försvarbart.
- En liknande strandpromenad som på den norra sidan och mera av vattenkontakt föredras.

Miljö

- Utredning av dämning av Gavleån är klar och visar på att det inte är något alternativ.

Tillgänglighet och Stadsliv

- Särskilt positiva till Norra Årummet, ökad vattenkontakt som bidrar till ökad variation för besökaren.
- Det är positivt att fler får tillgång till Gavleån.
- Jag tycker vi ska följa de alla andra städer som har en å genom staden ex Norrköping, Uppsala mm. de har byggt ett liv runt ån, de har affärer, kaféer, restauranger, mm i närheten av ån, de har viss tillgänglighet med bilar, folk gillar vatten och vill vara i närheten av vatten men tror Gävle är den enda staden som byggt bort tillgängligheten till det som folk vill ha mest.
- Särskilt positivt är att Gavleån mellan Rådmansbron och Centralbron ses som en resurs. Här bör vattenkontakt skapas med hjälp av träbryggor strax ovan vattenytan längs både södra och norra kajen.
- Gångbron över Gavleån i förlängningen av Slottsgatan till slottet blir ett fint tillskott. Men bron förutsätter sannolikt att en öppning skapas i slottsmuren och att gångväg arrangeras i förlängningen genom norra slottsparken mot ån.

- Ett alternativt broläge är Norra Skeppargatan - Timmermansgatan. Man kan till och med tänka sig två gångbroar. Det är av stor vikt att integrera norr och söder i stadens centrum.
- Frägetecken för gångbron i Slottsgatans förlängning. Vitsen med en bro är att den leder till något. Nu hamnar vi med näsan i slottsmuren istället. Ett förslag finns om att göra ett hål i muren, men kommer Stortorget närmare Söder för det?
- Kung Kristoffers Park: Det står att parken inte används särskilt mycket. Jag går genom parken emellanåt och även om jag inte stannar till så är det härligt att se de gröna växterna och på så vis känner jag att jag "använder" den. Den ger ett mervärde, på väg till och från jobbet, till bion eller cafébesöket.

Övrigt

- Jag tycker att detta är riktigt bra. Särskilt tycker jag om att vi utnyttjar Å-rummet bättre och binder samman Stortorget med Slottstorget.

Avvägningar

Cykelstråkets inverkan på kollektivtrafiken

Centrumplanen delar åsikten att Norra Strandgatan även vid ett utbyggt cykelstråk ska kunna hantera tyngre fordon som även kan mötas. Enligt Centrumplanen sker detta antingen genom att anlägga cykelfält i båda riktningarna, eller en dubbelriktad cykelbana på södra sidan av Norra Strandgatan. Tidiga skisser har visat att dessa intressen är möjliga att samexistera.

Dämning av ån

En dämning av ån har flera negativa sidor utöver den positiva aspekten att förlänga livslängden på kajernas rustbäddar, samt komma närmare vattenytan. Dels hindrar det möjligheten att föra upp båtlivet i centrum, dels är det även en negativ påverkan på fiskelivet, trots fisktrappor. Den brygglösning som föreslås anses även skapa nya attraktiva ytor närmare vattnet som en lösning på det begränsade utrymmet på norra sidan av Gävleån.

Gångbro över ån

Gångbron i Norra Slottsgatans förlängning har flera syften. Dels att öka tillgängligheten mellan norra och södra sidan av Gävleån. En annan viktig del är att tillgängliggöra och framhäva Gävle Slott. För att bjuda in allmänheten till den kulturhistoriska delen av Gävle som Gävle Slott tillhör, och samtidigt nyttja stadens kulturvärden, tror kommunen att ett öppnande av slottsmuren tillför större nytta än skada. Gångbron och kopplingen mot slottet ses också som ett komplement till de värden som skapar en attraktiv stadskärna, vilket är ett av målen med Centrumplanen.

Utveckling av Å-rummet

Gävleån är en viktig tillgång i Gävle och det är av största vikt att skapa mer vattenkontakt.

Cykelstråket längs Norra Strandgatan

Enligt centrumplanen ska möjligheten att enkelt kunna cykla i öst-västlig riktning finnas efter Norra Strandgatan. Detta för att öka framkomligheten för cyklister utan att komma i någon större konflikt med andra trafikslag. Alternativen

tiven för detta är antingen cykelfält i gatan, eller dubbelriktad cykelbana längs södra sidan av Norra Strandgatan. En utmaning med att skapa en cykelbana längs Norra Strandgatan är utrymmet vid Roddartrappan mellan Rådmansbron och Kungsbron. Framtida utformningsförslag får avgöra vilket alternativ som lämpar sig bäst.

Kollektivtrafik i Gävleån

En mer upplevelseinriktad typ av kollektivtrafik av typen "Paddan" är något som Centrumplanen är positiv till. Denna typ av trafik måste samtidigt formas ta hänsyn till andra intressen som exempelvis, rekreativvärden längs Årummet, fiskarintresset och påverkan på kajkonstruktionen.

Avstängning delar av Södra Strandgatan

Södra Strandgatan mellan Södra Rådmansgatan och Petrégatan närmast biblioteket kommer först vid en ny trafiklösning på Slottstorget att påverkas. Denna trafiklösning innebär att biltrafiken från Slottstorget mot Södra Strandgatan leds om till Norra Strandgatan till fördel för tillgängligheten framför biblioteket och ytan där bocken idag står. Det innebär att sträckan mellan biblioteket och Gävleån blir en återvändsgränd för biltrafiken öster ifrån. Sträckan är idag olämplig för tyngre trafik att använda på grund av en försvagad bärighet. Södra Strandgatan från biblioteket och österut avses fortsätta som bilgata.

Strandpromenad båda sidor om Gävleån

Centrumplanen föreslår att utveckla stråket längs med Gävleån på båda sidorna. Stråket ska fungera som ett rekreativt stråk med hög framkomlighet för gång och cykel. God tillgänglighet till sittplatser, inbjudande belysning och strandpromenad föreslås med hjälp av brygglösning för förbättrad vattenkontakt och möjlighet till ett vattennära aktiviteter som exempelvis fiske.

Broläge Norra Skeppargatan – Timmermansgatan

Ett broläge i detta läge är något som kommunen själva varit inne på. Något att beakta i framtiden. Dock så förespråkas broläget i förlängningen av Norra Slottsgatan i Centrumplanen. Främst på grund av kopplingen mot Stortorget och Slottet och kopplingen mot Söder.

Kung Kristoffers Park används

Att Kung Kristoffers Park används och ger ett mervärde är det ingen tvekan om. Dock bidrar parkens utsatta läge till begränsat användande i form av hög trafikförling runt parken och avsaknad av övergångsställen längs Kyrkogatan. Kvalitéerna i Kung Kristoffers park med närhet till Rådhuset och ett soligt läge anses kunna utnyttjas bättre genom att jobba med tillgänglighet och stärkt koppling till Rådhuset. En minskad trafik på gatorna Norra Rådmansgatan och Norra Kungsgatan skulle samtidigt minska störningsnivån på parken.

Nygatan

Inkomna synpunkter

Trafik

- Stadsdelen Öster behöver knytas närmare Centrum.
- Är det nödvändigt att gatan prioriteras som cykelstråk?

Gestaltning och byggande

- Önskar att kommunen återupptar studiet av den tilltänkta tunneln under järnvägen i Nygatans förlängning, under förutsättning att det går att finna en kompromiss mellan kravet på total lättillgänglighet för alla trafikslag och riksintresset för kulturmiljö.
- Tag bort en trädrad efter Nygatan. Då får såväl bilar som cyklister bättre utrymme.
- Vill vara noga med att ännu en gång poängtera olämpligheten i att bygga tunneln i direkt förlängning av Nygatan.

Handel

- Vi anser att utbyggnaden av Västra Nygatan är välbehövlig men därifrån att ställa förhoppningar att där ska etableras "intressanta" etableringar är svårt att förutse.

Avvägningar

Förbindelse mot Öster

En ny förbindelse mellan Öster och centrum finns föreslaget att studera vidare, antingen i Drottninggatan eller Nygatans förlängning. Vad gäller att bygga i Nygatans förlängning är kommunen fullt medveten om problematiken med tidigare utformningsförslag.

Cykelstråk i Nygatan

Nygatan prioriteras som det cykelstråk där det ska finnas en cykelbana. Längs övriga östvästliga cykelstråk genom/förbi centrum sker cykling i blandtrafik eller på markerade cykelfält.

Ta bort trärad i Nygatan

Träden i Nygatan fyller en viktig funktion för miljön i gaturummet samt för den biologiska mångfalden varför det inte är lämpligt att ta bort en hel trädrad. Gävles struktur med alléer är dessutom en del av riksintresset Gävle stad och det är därför inte möjligt att göra så pass omfattande ingrepp i Nygatans esplanad.

Drottninggatan

Inkomna synpunkter

Övrigt

- Det är bra med upprustning av gågatan, men behovet av förbättringar för cyklister ifrågasätts eftersom flera intilliggande gator föreslås få åtgärder för främjande av cykling.
- Särskilt positiva till förslag kring Östra Drottninggatan i kombination med Centralplan, en tydlig entré och vår paradgata.
- Ser mycket positivt på att Drottninggatan och att de östra delarna av Drottninggatan har prioriterats upp från samrådsskedet.
- Drottninggatan är ett unikt stråk som man vill visa upp och är stolt över som Gävlebo.

Avvägningar

Drottninggatan ett stråk att vara stolt över

Drottninggatan är ett viktigt rörelsestråk i öst-västlig riktning som binder samman Gävle central med Stortorget och Kvarnparken. Centrumplanen pekar ut vikten av att lyfta kvaliteten på stråket för att öka orienterbarheten såväl som upplevelsen av gaturummet.

Förbättringar för cyklister

Drottninggatan är tänkt som ett av flera cykelstråk i öst-västlig riktning där cykling bitvis sker på gäendes villkor. Nygatan och Norra Strandgatan ska utformas som mer snabbcyklade stråk. I samband med en ombyggnation av östra Drottninggatan ska fördelningen av gaturummet och således också ytorna för cykel ses över.

Kyrkogatan

Inkomna synpunkter

Cykeltrafik

- Återigen ifrågasätts behovet av alla öst-västliga cykelstråk på Kyrkogatan.
- Att Kyrkogatan inte längre ses som huvudcykelstråk gillar jag.

Gestaltning och byggande

- Dagens lucktomt mellan Förvaltningshuset och Stadshuset har begränsade kvaliteter som park och bör bebyggas. Delar av dagens stadshuskomplex kan byggas om till t.ex. bostäder om inte kommunen behöver nya lokaler för sin verksamhet.
- En uppröjning av lagerarealer i bakgårdarna till Börshuset och f.d. Riksbanken ger en möjlighet till att bygga ett nytt bostadshus med idealiskt läge i centrum. Torgets historiska triangulära geometri förstärks samtidigt som ett ointressant hål i stadsstrukturen får nytt innehåll.
- Dagens parkering mellan Frimurarhuset och Elite Grand hotel kan bebyggas med en tunn bostadslamell.

Avvägningar

Cykelstråk på Kyrkogatan

Alla fyra stråken ska vara möjliga att använda för cyklister, men Nygatan och Norra Strandgatan är de prioriterade stråken.

Byggrätter längs Kyrkogatan

Centrumplanen illustrerar ett antal byggrätter. Det har även kommit yttranden som föreslår ytterligare byggrätter. Allt detta får ses mer som exempel än som konkreta utbyggnadsförslag. Det verkar finnas en stor uppslutning om att det kan byggas mer inom stadskärnan, men att man vill prioritera utbyggnad på "gråmark" (grus-/asfaltytor) framför grönytor.

Övriga platser

Inkomna synpunkter

Bil- och kollektivtrafik

- Det är nödvändigt att kollektivtrafiken behåller nuvarande körytor och hållplatsytor på Hamntorget. Hållplatserna behövs för den kommersiella trafiken och är också nödvändiga för ersättningstrafiken vid tågstopp.
- Ett viktigt hållplatsläge saknas på Staketgatan nära Västra vägen. Det är mycket angeläget att detta hållplatsläge kommer till stånd för att det nya stråket skall få en tillfredställande funktion.
- En ökad trafikmängd på Kaplansgatan, vilket sannolikt är en av effekterna vid en biltrafikavstängning av N Kungsgatan och N Rådmansgatan, kommer att förvärra trafiksituationen vid utfarten från Nians parkeringshus.
- En ännu mer ambitiös satsning på trafiken skulle kunna innebära infartsparkeringar med gratis tät kollektivtrafik och cykeluthyrning.

Gång och cykel

- Jag cyklar året om, ofta i öst-västlig riktning och ser att säkerheten för gående och cyklister under järnvägen kan förbättras väsentligt. Fler passager vore också bra.
- Förbindelsen mellan centrum och Öster borde framflyttas i tid (Prioritetsgrupp 1).
- Den öst-västliga sammanlänkningen är viktig. De som bor på Söder har idag tre broar för att ta sig över ån. Vi som bor på det avskurna nedre Brynäs har det redan knepigt att ta oss till centrum. Vi behöver en tunnel/bro över järnvägen för att ta oss dit på ett säkert sätt.
- Det som kanske saknas lite i planen är något om hur centrum skulle kunna knytas ihop med magasinsområdet (ett område med enorm potential) och Gävle Strand.

Gestaltning och byggande

- Försiktighet bör upprätthållas när det gäller att ytterligare exploatera mark vid Norra skolan resp. Vasaskolan.
- Ny bebyggelse vid Vasaskolans södra del bör inte bryta gatuloppet till Norra Kansligatan. Ny byggnad bör istället läggas längs Norra Slottsgatans riktning gymnastikhuset.
- Mellan Länsmuséet och Polishuset föreslår vi att det bygges en bostadslamell med en bredd på 13 meter.
- Om muséet blir kvar i sina lokaler, är en alternativ strategi att markera verksamheten bättre i stadsbilden. Vi föreslår vid ett sådant scenario att dagens byggnad utvidgas mot Södra Strandvägen. Existerande entrésituation kan få ny funktion som atrium i spänningsfältet mellan historisk och ny byggnadsmassa.

Trygghet

- Ödsligheten mellan korsningen Drottninggatan-Kaplansgatan och Gammelbron är ett problem och upplevs ibland som otrygg.

Övrigt

- Brynäs nämns inte ens, fast nedre Brynäs tillhör centrala Gävle, åtminstone i hyresförhandlingarna.

Avvägningar

Kollektivtrafik på Hamntorget

Centrumplanen omfattar inte Hamntorget på östra sidan om stationen. Där emot finns det frågor kring angöringen till stationen vid Centralplan som bör ses i sammanhang med Hamntorget. Trafikverket ska inom kort starta en utredning av spårbehovet kring Gävle Central. Kommunen föreslår att trafikangöring på båda sidor av järnvägen utreds i detta sammanhang för att säkerställa en optimal lösning för alla trafikslag.

Hållplatsläge Staketgatan/Västra vägen

För busstrafik västerut finns en hållplats längs Västra vägen direkt efter utfart från Staketgatan. För busstrafik österut behöver en ny hållplats etableras i den västra delen av Staketgatan.

Förvärrad utfart från Nians P-hus vid avstängning

Nians P-hus är en mycket viktig anläggning för god tillgänglighet med bil till Gävle centrum. Därför är det viktigt att ha en god tillgänglighet till Nians P-hus. De förändringar av trafiklösningar som föreslås i Centrumplanen kommer att föregås av studier där påverkan på det övriga gatunätet ingår.

Infartsparkering med gratis kollektivtrafik

Det pågår en utredning kring parkeringslösningar i Gävle centrum där även frågan om infartsparkering tas upp.

Säkerheten under järnvägen

Som det framgår ovan kring kollektivtrafik på Hamntorget, planeras en utredning kring tillgängligheten till Gävle Central. I detta sammanhang är det också naturligt att studera de förbindelser som idag passerar under järnvägen för att se vilka förbättringsåtgärder som är möjliga.

Prioritering förbindelse mot Öster

Förbindelse till Öster ligger i "gränslandet" för vad som ingår i Centrumplanen, men vi har ändå valt att ta med åtgärden eftersom vi bedömer den som viktig för tillgängligheten till centrum. Behovet kommer att tas med i den omtalade utredningen kring Gävle Central, men bedömningen är att åtgärden blir förhållandevis omfattande, och därför inte kan prioriteras i jämförelse med andra åtgärder i Centrumplanen.

Förbindelse mot Brynäs

Även detta är en fråga som vi hoppas kunna belysa i utredningen som nämns ovan.

Förbindelse mot Magasinsområdet

Magasinsområdet är i sig ett mycket intressant område som förhoppningsvis kan få en ökad attraktivitet framöver. Området har dock en annan karaktär än



stadskärnan och behöver därför ses i ett annat sammanhang. Särskilt viktigt blir detta i samband med den fortsatta utvecklingen på Gävle Strand.

Exploatering nya byggrätter och lucktomter

Centrumplanen illustrerar ett antal byggrätter. Det har även kommit yttranden som föreslår ytterligare byggrätter. Allt detta får ses mer som exempel än som konkreta utbyggnadsförslag. Det verkar finnas en stor uppslutning om att det kan byggas mer inom stadskärnan, men att man vill prioritera utbyggnad på "gråmark" (grus-/asfaltytor) framför grönytor.

Otrygghet Kaplansgatan mellan Drottninggatan och Gammelbron

Oavsett Centrumplanen behöver ett ständigt arbete bedrivas med trygghetsfrågor. Centrumplanen har också en del förslag bl.a. kopplat till belysning som direkt knyter an till trygghet. Sedan finns det frågor kring bostäder/boende i centrum och rörelse/biltrafik som också rör trygghet. Vad som upplevs som otryggt och vad som rent statistiskt är otrygga miljöer överensstämmer inte alltid, men båda aspekterna är viktiga att hantera.

Generella synpunkter och avvägningar

Synpunkter om gång- och cykeltrafik

- Vill lyfta fram begreppet cykelfartsområde
- Som flitig cyklist uppskattar jag också förslagen till nya cykelstråk och då främst de i öst/västlig riktning där det är något segt och krångligt att ta sig fram idag med cykel.
- Markeringar och skyltar måste finnas vid cykelvägar
- Trafiksäkerheten behöver stärkas, framför allt för de gående som ska korsa Norra Rådmansgatan och Norra Kungsgatan.
- Det är bra med tydligare stråk för cykel och gång i centrum. Fokus på cykel i Nygatan, samt norra och södra Strandgatan.
- Cykelställ ska planeras i strategiska lägen och vara av hög kvalitet.
- Det är mycket viktigt att hitta hållbara trafiklösningar och att bygga på ett sådant sätt att tryggheten är i fokus.

Avvägningar – Gång- och Cykeltrafik

Cykelfartsområde

Cykelfartsområde är ett område där gatan delas av cyklister och bilister men det sker på cyklisternas villkor. Gävle kommun har ännu inget cykelfartsområde, men det kan bli aktuellt.

Cykelställ i strategiska lägen

Gävle kommun har precis tagit fram en cykelparkeringsplan som visar på behov i centrum.

Synpunkter om kollektivtrafik

- Framkomligheten för kollektivtrafiken i centrum är mycket dålig. Välkomnar därför alla åtgärder som förbättrar framkomligheten för kollektivtrafiken i centrum.
- När det gäller området information och skyltning för kollektivtrafiken finns det en stor förbättringspotential.
- Biljettpriserna, försenade bussar, inkörningsperiod av nytt biljettsystem, i vissa fall långsamma förarbyten, passagen över Drottninggatan, järnvägsbommar som går ner var 3 minut i rusningstid efter linje 3 och 11, eftersatt snöskottning som kollektivtrafiken själva angett som den primära orsaken till förseningar vintertid är andra betydande faktorer. Varför inte börja med dessa och utvärdera effekterna, och först därefter testa åtgärder som av så många upplevs som tveksamma.
- Vi önskar att tydliga stråk för framtida spårburen kollektivtrafik skapas redan i dag. En spårväg tar tio femton år att förverkliga och Gävle bör redan nu förbereda för en framtid utan massbilism.
- Vi måste satsa mer på kollektiva transporter.
- Priset för X-trafiks månadskort har ökat med 101% på tjugo år, mycket mer än priset för bilresor. Samtidigt vill man att fler ska åka kollektivt, hur går det ihop?
- Man kunde ha rälsbuss, vajerbuss, till arenaområdet med god framkomlighet.

- Vad menas med "jämförelse ska beaktas särskilt kring kollektivtrafik och trygghet"?
- Det är svårt att se på håll vilken buss som går till vilken hållplats när inte turnumren står ovanpå busskurerna längre.
- Som det är nu får man gå mellan stadstrafikens hållplatser och landsorts- trafikens och det är en rätt lång väg emellan.
- Det måste vara enkelt att byta buss mellan stadstrafik och landsortstrafik. Annars blir det bara de som bor inom stomlinjenätet som kommer välja bussen framför bilen.
- Anser att en avgiftsfri kollektivtrafik är viktig.
- Anser att kopplingen mellan stadsbussar och järnvägsstationen behöver förstärkas.
- "Infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken för att minska biltrafiken i centrum". Det tror jag är jättebra för de som pendlar till t.ex. Forsmark, Uppsala och Stockholm. Men för de som har ärende till staden hjälper nog bara att få till en helhetslösning i kollektivtrafiken.
- Om kollektivtrafiken från ytterområden skulle ha tätare turer kunde centrumhandeln locka med detta, om de dessutom har ett utbud som tilltalar. Det är ju inte bara de som bor i centrum som är köpstarka.
- Att morgon och em/kväll prioritera kollektivtrafiken genom att stänga av för biltrafiken vissa tider är ett alternativ.

Avvägningar – Kollektivtrafik

Tydliga stråk för framtida spårtrafik

För att underlätta införandet av spårtrafik i framtiden när resandeunderlaget är tillräckligt stort då gäller det att planera och bygga dagens busslinjer utifrån ett spårvägstråk med raka och gena linjedragningar.

Framkomlighet för kollektivtrafik

Det finns en hel del att jobba med för att öka kollektivtrafikens framkomlighet såsom ett väl fungerande biljettsystem för snabb ombordstigning, andra fordonstyper med fler av- och påstigningsmöjligheter, färre hållplatslägen men med högre standard, pendlarparkering för bil och cykel i anslutning till hållplats, signalprioriteringar, bussfält, bussgator, realtidsinformation.

Infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken

Infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken är ett område att jobba vidare med.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken

Skyllning och information är något som behöver förbättras för att underlätta för alla som vill resa med kollektivtrafiken.

Avgiftsfri kollektivtrafik

Avgiftsfri kollektivtrafik är inget som Centrumplanen tar ställning till.

Jämförelse kollektivtrafik och trygghet

Åtgärder som föreslås i Centrumplanen ska underlätta för människor att leva jämförelse liv.

Synpunkter om biltrafik

- Eftersöker en mer genomarbetad analys över den uppkomna situationen vad gäller genomfartstrafikens konsekvenser i synnerhet för handeln.
- Har tre motargument/synpunkter till den nummerskrivning som gjorts:
 - 10minuter är för lång tid att räkna som genomfartstrafik, ett ärende kan hinnas med under denna tid.
 - Besökande till exempelvis Ica Söder mfl. på Söder räknas i undersökningen som genomfartstrafik, vilket i sig inte bör klassas som onödig trafik.
 - Konstigt att eftermiddagen (43%) föreslås som tidsbegränsad avstängning då lunchen hade högre andel genomfartstrafik (48%), vi föreslår därför att endast morgon stängs av.
- I kapitlet om trafik nämns Gävle Bro som ett alternativ för att snabbare ta sig mellan norra och södra stadsdelarna. Vi delar kommunens syn om att detta bäst sker med någon form av kommunikation ut mot allmänheten.
- Viktigt att biltrafiken långsiktigt kan tånjas och att de många goda idéerna i centrumplanen genomförs.
- Anser att minskningen av biltrafiken och prioriteringen av gång, cykel och kollektivtrafik kring stadens centrala delar är både viktig och riktig.
- Vi anser att det ej ska stängas av i centrum för biltrafik.
- Det område som framför allt borde kräva en noggrann beskrivning av genomförda förändringar, är det som orsakas av avstängningarna av genomfarten på N Rådmansgatan och N Kungsgatan. Den trafik som idag går på dessa gator kommer att använda andra gator vid färd mellan de norra och södra delarna av staden.
- Drottninggatan mellan N Rådmansgatan och järnvägen korsas av fyra gator. När biltrafiken stängs av vid N Rådmansgatan och N Kungsgatan kommer dessa gator att få en ökad trafik. Det kommer i sin tur att påverka de gåendes situation.
- Förslag till beslut: Ett bilfritt centrum!!
- Att helt ta bort biltrafiken från stadskärnan är att föredra. Det skulle innebära dels att kollektivtrafiken prioriteras, dels att det allmänna och gemensamma rummet blir tryggare och för att ytor frigörs för stadens utveckling.
- För att genomfartstrafik med bil ska välja andra vägar, än vid detta Rådhusområde, bör förbättringar göras i de lägen där biltrafiken önskas istället, exempelvis bättre skyltning och synkroniserade trafiksignaler.
- Centrumplanen är ett alltför geografiskt avgränsat område. En ny plan måste tas fram för trafiken där hela Gävle stads trafiksituation behandlas.
- Biltrafik skapar förutom för handeln viktiga flöden även trygghet genom sin närvaro under de tiderna som det inte vistas så mycket folk i övrigt på gatorna.

Avvägningar – Biltrafik

Analys över genomfartstrafiken

Utifrån antalet fordon som registrerades vid nummerskrivningen så var det antalsmässigt flest fordon som var genomfartstrafik på morgonen, följt av eftermiddagen och sist under lunchen. Procentuellt var genomfartstrafiken som minst under eftermiddagen, vilket kan vara en indikation på att det är ett flertal som gör ärenden på vägen hem från jobbet. De fordon som inte har ett ärende/målpunkt i centrum ser Gävle kommun gärna att de väljer en annan

väg. De bilister som har ärende/målpunkt i centrum ska få bättre information hur och var de kan parkera. Nummerskrivningen ger en indikation på hur stor genomfartstrafiken är men som i alla studier, undersökningar och analyser så finns det felkällor. Resultatet från nummerskrivningen är ingen absolut sanning utan ger en indikation på hur saker och ting förhåller sig. Det finns både en risk att fordon som klassats som genomfartstrafik hade ett ärende till centrum, men även att fordon som klassats som ärende egentligen var genomfartstrafik. På det stora hela har så pass många fordon registrerats att tillförlitligheten till undersökningen är god. Om resultatet från nummerskrivningen skulle följas upp under samma månad ett annat år och nummerskrivningen genomförs på samma sätt då är felkällorna lika stora och därmed är det möjligt att säga något om den procentuella förändringen.

Brister i kommunens utredningar

Se svar ovan.

Viktigt att biltrafiken kan tämjäs

Gävle kommuns målsättning är att öka andelen resor som sker till fots, med cykel och kollektivtrafiken. För att detta ska vara möjligt gäller det att skapa bättre förutsättningar för dessa transportmedel, vilket ibland innebär att det sker på bilisternas framkomlighet. Det Gävle kommun i första hand vill förändra är att de bilresor som är så pass korta att de skulle kunna ha gjorts med ett annat färdmedel. Om bilen är det enda rimliga färdmedlet ska dessa bilburna personer även fortsättningsvis vara välkomna till centrum med bil.

Avstängning eller ej

Av inkomna synpunkter verkar det som att en stor andel skulle tycka att det var okej med en tidsbegränsad avstängning för att underlätta framkomligheten för bussarna. Om det blir en tidsbegränsad avstängning är senare ett politiskt beslut.

Ökad trafik på gatorna mellan järnvägsstationen och Drottninggatan vid avstängning

Det finns en risk att trafiken ökar på Centralplan vid någon form av avstängning förbi Rådhusstorget, men förhoppningsvis kan det motverkas genom informationsinsatser till bilisterna vilka vägar de kan ta istället. Detta är något som kommer att följas upp.

Bilfritt centrum

Det Gävle kommun i första hand vill förändra är att de bilresor som är så pass korta att de skulle kunna ha gjorts med ett annat färdmedel. Om bilen är det enda rimliga färdmedlet ska dessa bilburna personer även fortsättningsvis vara välkomna till centrum med bil. Däremot sker biltransport i centrum på övriga färdmedels villkor, vilket innebär att det kan vara låg framkomlighet för bilister.

Förbättringar i genomfartstrafikens alternativa vägar

Vägvisning är ett sätt för att leda biltrafiken till alternativa vägar. Om bullersituationen blir försämrad längs viss sträcka där trafiken ökar finns det möjlighet att göra fönsterätgärder på bostadsfastigheter för att minska trafikbullret

inomhus eller bygga bullerplank för att skärma av hela fastigheten. Hastighetsreducerade åtgärder är också något att jobba med.

Trafikutredning för hela staden

Trafiksimulering har gjorts var trafiken tar vägen om olika sträckor stängs av respektive öppnas upp.

Synpunkter om parkering

- De externa handelsområdena är redan från början anpassade för shoppinghandel med bil och har därigenom skaffat sig starka och stora konkurrensfördelar. Goda parkeringsmöjligheter är en förutsättning för såväl kunder, besökande som företags anställda i de dagliga kommunikationerna.
- Konsumenterna visar i en publicerad utredning genomförd 2013 av GFK/Perma Publishing Group att hela 84% av de tillfrågade ger parkeringssituationen i Gävle Centrum som icke tillfredsställande!
- Höga P-avgifter speglar en bristsituation av P-platser.
- En stor del av handeln i centrum sker med bil. Höga P-avgifter verkar hämmande för besökande.
- Anser att centrumplanen tydligare måste markera bilens plats och nödvändighet i det dagliga livet.
- När det gäller parkeringsfrågan är det bra om ett parkeringsledningssystem kan tas i bruk, som på ett enkelt sätt kan styra in bilister till lediga platser i parkeringshus.
- Efter genomgång och kompletterande möten förordar vi snarare en ökad tillgänglighet till p-platser genom att arbeta med åtgärder kopplat till tid istället för bl.a. priser.
- Betonar värdet av införandet av ett elektroniskt parkeringsledningssystem där antal lediga p-platser anges.
- Det borde finnas bra och billiga parkeringsplatser så att alla bilburna vill komma in hit.
- På vilket sätt blir jag som förortsbo hjälpt av parkeringsanvisningssystemet?
- Under punkt 17 skrivs om kommunens rådighet över parkeringssituationen när kantstensparkering tas bort. Vad menas?
- Idag finns det en möjlighet att göra ett nytt parkeringshus på Polhemsskolans grusplan och låta trafiken fara vidare med buss och el-cykel.
- Kortare parkeringstider.
- Satsa på styrmedel som kraftigt minskar behovet och intresset av att parkera bil i centrum, så kan parkeringshusen konverteras till bostäder.
- Förhandla med ägarna av parkeringshuset så vi får fler bilister att utnyttja dessa platser
- Om tydligare skyltning och anvisning till lediga parkeringar ska till, måste en dialog och ett samarbete med de privata ägarna till parkeringshusen startas. Det är nödvändigt att de anser det nödvändigt och att dom är villiga att vara med och finansiera ett parkeringsanvisningssystem.

Avvägningar – Parkering

Höga P-avgifter speglar en bristsituation av P-platser

Stadskärnans P-hus ägs och drivs av privata aktörer. Vi får därmed anta att P-avgifterna i P-husen är satta på marknadsmässiga villkor. Samtidigt vet vi att det är en obalans i beläggningsgraden mellan gatuparkering och parkeringshus, där det ofta är mycket hög beläggningsgrad på gatuparkering, och ofta ganska låg beläggningsgrad i P-husen. En ytterligare reduktion av P-avgiften på kommunala parkeringar (gatuparkering) skulle ytterligare snedvrída denna situation. Genomförda beläggningsstudier tyder dock på att det totalt sett finns tillräckligt många P-platser, men däremot att vi inte lyckas utnyttja tillgången på P-platser optimalt. Den parkeringsutredning som nu pågår jobbar med olika lösningar för att komma tillrätta med detta.

Arbete med tidsbegränsad parkering

Att jobba med olika tidsbegränsningar av parkering kan vara nog så verkningsfullt som att jobba med olika avgifter. Om man utgår ifrån att parkering för besökare/kunder är mest värdefull för stadskärnan, bör rimligen parkeringen regleras så att den gynnar detta behov.

Rådighet över P-situationen när kantstensparkerings tas bort

Idag drivs samtliga P-hus i privat regi. Kommunen råder över en större del av gatu-/markparkeringarna. Om vissa markparkeringar försvinner till följd av förtätning/utbyggnad i centrum, föreslår vi att kommunen etablerar ett P-hus för att både skapa P-platser, men också för att bli en aktör i prissättning av P-platser i P-hus.

P-hus vid Polhemsskolan

Förslaget om ett P-hus vid Polhemsskolan är kanske inte direkt kopplat till handelns behov, men kan däremot avlasta delar av Söder från boende- och arbetsplatsparkering, vilket i sin tur kan frigöra P-platser för besökare/kunder.

Öka antalet användare av P-husen

Se ovan om pågående parkeringsutredning.

Synpunkter om gestaltning och byggande

- Är av uppfattningen att samtliga tomma tomter i centrala staden ska bebyggas, i första hand med bostäder, innan eventuellt parkmark kommer ifråga för exploatering.
- Den konstnärliga gestaltningen av centrala Gävle och den kulturhistoriska miljön bidrar till att stärka Gävles identitet.
- Anser att förtätning av staden genom att bygga på, bygga om, bygga till och bygga nytt är bra.
- För att skapa nya bostäder staden genom omvandling av t.ex. kontor till bostäder i befintliga hus måste kommunen överväga att tillämpa undantagsregeln beträffande hisskravet.
- Publika bottenvåningar i byggnaderna är bra där så är möjligt. Det viktiga är att byggnaden fylls med något som ger liv och rörelse i området.
- En fråga som kommunen måste ställa sig är om det alltid finns ett värde i att behålla avfasade hörn på kvarteren. Vilket egenvärde finns i det? Ett ut-

byggt hörn i vissa lägen kan tillföra både fastighetsägaren och staden positiva effekter.

- Man får inte glömma att det endast kommer att byggas om det är ekonomiskt genomförbart och flera av ställningstagandena riskerar att öka kostnaderna. Flexibilitet efterlyses i denna del.
- Enligt planen kan främst byggnader som inte är kulturhistoriskt värdefulla eller gränsar till kulturhistoriskt värdefulla byggnader byggas på. En flexibel bedömning i den delen efterfrågas för en utveckling av staden.
- Kommunen måste vara medveten om att t.ex. omvandling och påbyggnad bara kan ske på kommersiella villkor. Det är viktigt att inte kommunen tillämpar strängare regler än vad lagen föreskriver beträffande kulturmiljö.
- Många fastigheter i Gävle centrum är från 50-talet och framåt och de kulturhistoriska värdena i de fastigheterna bedöms vara av mindre karaktär. Mot bakgrund av det måste större ingrepp i de fastigheterna tillåtas.
- Ambitionen att bebygga staden tätare kan komma att inkräkta på befintliga grönområden i staden.
- Årliga konstprojekt och fortsatt utveckling inom området, rekreativa konststråk, synliggörande via applikationer och olika media samt satsningar på konst efter och i Å-rummet känns helt rätt.
- Är emot all förtätning som innebär att grönytor försvinner.
- Byggnad på lucktomter är av stor betydelse.
- Förstärkningen av Gävles profil som stad med god konst i offentlig miljö är viktig.
- En fördel med vår stad är att skalan är måttlig och staden i sig är ganska kompakt med en rutnätsstad i centrum som byggdes upp efter stadsbranden 1869. En kvalitet att värna om.
- Vi måste värna om stadens historiska kvalitet.
- Antalet hyreslägenheter med rimliga hyror i Gävle centrum är en bristvara. Föreslår därför en utredning att bygga bostäder på t.ex. parkeringshus eller andra byggnader.
- Varför inte bygga om de lokaler som står tomma och bevara grönområden? Ska det byggas nytt bör det tänkas till om besökare och boende välkomnas och att barnperspektivet med mera tas i beaktande.
- Bra också om fastigheter kan vara självförsörjande på sin energi eller få energibehovet uppfyllt från egenproducerad energi i Gävle eller nära omnejd.
- Skylta upp tydligt på staketet vid ombyggnationer, t.ex. Ursäkta röran men nu bygger vi om för fjärrkyla.

Avvägningar – Gestaltning och byggande

Förtätning av staden

Att förtäta staden med fokus på att skapa fler boende är i enighet med Centrumplanen. Planen föreslår byggnation på lucktomter och understryker vikten av att bevara och utveckla den parkmark som finns i Gävle.

Den konstnärliga gestaltningen av centrala Gävle viktig

Centrumplanen pekar ut flera åtgärder för att ytterligare stärka Gävle som skulpturstad och konstens roll i våra offentliga rum. Konsten är en viktig värdebärare som förstärker stadsmiljön och dess kvaliteter.

Publika bottenvåningar

Centrumplanen pekar ut vikten av att skapa publika bottenvåningar för att stärka stadslivet. I antagandehandlingen har planen förtydligats med avseende på skrivningarna om publika bottenvåningar. Att ha aktiva fasader längs med rörelsestråk är viktigt, däremot är publika bottenvåningar ingen universallösning för alla fastigheter i staden. Publika bottenvåningar ska dock prioriteras längs stråk där många rör sig, exempelvis längs våra handelsstråk.

Avfasade hörn

De avfasade hörnen har en viktig koppling till såväl stadens arkitektur som kulturhistoria. Eventuella avsteg från denna princip utreds i bygglovskedet.

Utnyttja tomma lokaler

Ambitionerna i Centrumplanen är att tomma lokaler ska fyllas med aktiviteter för att stärka stadslivet. Detta är dock upp till fastighetsägarna att hitta lämpliga hyresgäster i sina fastigheter.

Skylta vid ombyggnation

Kommunen jobbar aktivt med att kommunicera vad det är som händer i stadsmiljön och håller med om att skyltning i samband med ombyggnation ska förbättras.

Synpunkter om miljö

- Vi är positiva till att kommunen prioriterar målet om ett klimatneutralt Gävle och betonar att gångtrafik, busstrafik och cykeltrafik ska prioriteras framför privatbilism.
- Perspektivet med omfattande stadsodling som sprider sig runt hela världen saknas helt i förslaget.
- Många fina och bra förslag, en farhåga jag har är att våra gamla fina träd kommer att huggas ned vilket försämrar stadsluften och trivseln, jag hoppas ni värnar om dem.
- I förra förslaget nämndes inget om klimatförändringarna, lika frånvarande är de nu.
- Planera för förnyelse av träd i god tid och glöm inte möjligheten att odla mat i stan.
- Tycker att stycket om miljö i avsnittet om bebyggelsen på sida 22 är väldigt bra och väldigt viktigt. Bra också om dessa fastigheter kan vara självförsörjande på sin energi eller få energibehovet uppfyllt från egenproducerad energi i Gävle eller nära omnejd.
- I mina studier av centrumplanens olika delar har jag saknat en miljökonsekvensbeskrivning till de olika förslag som framförts.
- Mät avgaser samt trafik på Ruddamsgatan, då det inte går att ha fönster öppna idag.
- Hoppas på städade gator.

Avvägningar – Miljö

Perspektiv med omfattande stadsodling

Frågan om stadsodling ska utredas i ett separat projekt drivet av Samhällsbyggnad Gävle. Syftet är att kartlägga såväl hur som var odling i det offentliga rummet kan vara aktuellt i Gävle.

Klimatförändringar i Centrumplanen

Centrum är absolut berörd av kommande klimatförändringar. Dels genom ökad nederbörd, fler och starkare värmeböljor och på lång sikt även höjda havsnivåer. Dessa frågor har inte getts något större utrymme i Centrumplanen, dels på grund av den begränsade ytan Centrumplanen omfattar, men också på grund av att andra kommunala dokument hanterar denna fråga, exempelvis VA-strategin som kommunen snart planerar att anta, samt i översiktsplanen. Frågan behöver belysas i ett helhetsperspektiv och inte specifikt i Centrum. Kommunen ser idag konflikter med utpekade utvecklingsplaner och kommande klimatförändringar.

Gång-, cykel-, busstrafik före biltrafik

Centrumplanen förespråkar likt den antagna Trafikstrategin att det är enkelt att ta sig till och från centrum med alla trafikslag, men genom centrum är fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriterade i första hand och biltrafiken prioriterade i andra hand.

Försämrad stadsluft genom nedhuggna träd, planera i god tid

Våra stadsträd är enormt viktiga för miljön i staden. För att långsiktigt kunna planera för förnyelse av våra gatuträd ska en kartläggning av trädens vitalitet genomföras. Det är ett omfattande arbete som kommer att genomföras över flera år. 2014 påbörjas en utredning av träden i Rådhusplanen. Äldre träd är särskilt viktiga för den biologiska mångfalden och ska i möjligaste mån bevaras enligt Gävle kommuns trädpolicy.

Miljökonsekvensbeskrivning

Centrumplanen är ingen översiktsplan enligt Plan- och bygglagen (PBL 2010:900), trots att Centrumplanen följer samma process för samråd med allmänheten. Därför finns inget redovisningskrav av miljökonsekvensbeskrivning i planen. Trots det är miljökonsekvenser viktiga att hantera i utvecklingsplaner som denna, varför dessa aspekter självklart har hanterats under processens gång. Miljökonsekvenser kommer även att hanteras i nästa skede i processen då mer utförliga utformningsförslag finns tillgängliga.

Avgaser och trafik på Ruddamsgatan

Boende och trafik är ofta en besvärlig kombination, främst p g av luftföroreningar, säkerhet och buller.

Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) ställer krav på att en kommun ska övervaka luftkvaliteten inom den egna kommunen och i förhållande till en rad gränsvärden och miljökvalitetsnormer. Gävle kommun är sedan flera år medlem i Uppsala och Stockholms läns luftvårdsförbund som mäter och beräknar halterna luftföroreningar och därmed uppfylls grundkraven på kommunen.

Den sträcka som beräknats ge högst andel föroreningar och därmed utgör en möjlig hälsorisk är Södra Kungsgatans norra del. Sedan januari 2013 och fram t o m dec 2014 finns därför en fast mätstation placerad där. Förhållandevis höga halter av såväl kvävedioxid som partiklar men inga normer/riktlinjer har överträtts.

Vid en mätning 2012 noterades ca 2 700 fordon per dygn trafikera Ruddams-gatan. Detta ska jämföras med ca 11 000 fordon längs Staketgatan och drygt 12 000 fordon vid Södra Kungsgatan. I dagsläget finns därför inget som talar för att de luftföroreningar trafiken vid Ruddamsgatan ger påverkar hälsan negativt. Kommunen prioriterar att i första hand mäta och eventuellt åtgärda de trafikstråk som har mest trafik.

Städade gator

Att ha välskötta och städade gator hör till ett attraktivt centrum. I Centrumplanen framhävs detta även som mål för centrumets framtid. För att i framtiden kunna hålla en hög ambitionsnivå framhäver Centrumplanen även vikten av att nya åtgärder i centrum måste utformas på ett hållbart sätt även ur ett driftperspektiv för att minimera onödiga omkostnader.

Synpunkter om handel

- Utan förutsättningar för ett aktivt och framgångsrikt företagande i samverkan med människan saknas förutsättningar för ett ökat stadsliv och en utvecklad attraktiv stadskärna.
- Siffror understryker handelns betydelse för ett levande stadscentrum.
- Logistikens betydelse i levande stadskärna kan inte nog poängteras.
- Trots att 49 procent av handeln i centrum görs av bilburna kunder lyfts inte betydelsen av god tillgänglighet för biltrafik fram tydligt i planen.
- De bilburna besökarna i Gävle centrum är dels en köpstark kundkategori, dels sådana som med små medel kan styra sina handelsresor till andra handelsplatser, såsom Valbo och Hemlingby. Det är dessa kunder som Gävle centrum konkurrerar om med de externa handelsplatserna.
- Det ifrågasätts hur minskade gatubredder kan gynna handelns utveckling i centrum.
- HU Is rapport visar att sällanköpshandeln i Gävle centrum tappade i den senaste mätningen.
- När man uttrycker sin oro kring effekterna av trafikåtgärder är det många gånger utifrån flera år av erfarenhet och kunskap till hur just deras kundgrupper agerar och beter sig i sina shoppingmönster och val av färdmedel.
- Många som åker genom city på vägen hem från arbete eller skola stannar till och handlar på vägen hem. När det stängs av vid Rådhuset så åker man runt staden och stannar då till vid Hemlingby Köpcentrum eller åker till Valbo Köpcentrum.
- Om handeln vågar tänka lite nytt borde det också kunna ske en samordning av transport ut till kunder från butiker i centrum.

Avvägningar – Handel

Handelns betydelse för ett levande centrum

Handeln är självklart central för ett levande stadscentrum. Detta står dock på inget sätt i något motsatsförhållande till att centrum fyller fler funktioner. Det är genom att olika intressen/aktörer i centrum samarbetar, som styrkan i centrumhandeln uppstår, jämfört med externhandeln.

Bilens betydelse för handeln i centrum

Eftersom delar av handeln i centrum direkt konkurrerar med externhandeln, är det viktigt att konkurrensen kan ske på rimliga villkor. Därför har Centrum-

planen också tagit fasta på de synpunkter som kom under samrådet kring biltrafik. Tillsammans med bl.a. pågående parkeringsutredning innehåller Centrumplanen flera förslag som ska underlätta tillgängligheten för biltrafik till centrum. Samtidigt har Gävle kommun nyligen tagit ett politiskt beslut (Miljöstrategiskt program) för att minska miljöbelastningen från våra transporter. Detta påverkar också Centrumplanen liksom andra politiska beslut framöver.

Spontanköp begränsas vid avstängning

Med enbart detta resonemang är det givetvis optimalt för spontanköp med så mycket biltrafik som möjligt förbi affären. Nu är det knappast någon som skulle önska E4 tillbaka till Kungsgatan av den anledningen. Därför blir biltrafiken i centrum en avvägning mot vad som är möjligt och önskvärt i en total bedömning av vad som gynnar utvecklingen i Gävle centrum, och vad som totalt sett ger den bästa tillgängligheten för så många som möjligt.

Synpunkter om stadsliv

- En synnerligen viktig åtgärd är att knyta ihop Söder och Centrum bättre så att de fungerar som en enhet tillsammans.
- För handeln – och för ett levande stadsliv – är det viktigt att all typ av trafik leds in mot centrum. Det ska vara lättillgängligt, inte bara för kollektivtrafik, cyklande och gående, utan för alla typer av trafikslag.
- Bilar tillför stadslivet en dimension.
- Det råder ingen motsättning mellan bilar i centrum och stadsliv. Bilarna är en del av stadslivet.
- Gävle lider inte brist på torg för diverse tillfälliga arrangemang.
- Fler barnaktiviteter önskas.
- Jag förmodar att ni i centrumplanen gör det möjligt för kanotister att "landa" i centrum. Gävle är ju centralpunkt i Paddla Gästrikland.
- Vi har ytor vid Slottet, Torget, i Esplanaden, vid Rådhuset, kyrkan vid Boulogneren mm som ej används, ta vara på de ytor som finns. Behövs det verkligen mer sådana ytor?
- Bra att ta vara på vattnet, folk lockas av vatten och vill komma nära, se bara Gävle Strand en fin vardag! Folk sitter, leker, samlas och umgås.
- Samarbeta med fastighetsägarna och fyll lokalerna på Drottninggatan.
- Attraktiva, rena och snygga miljöer med möjlighet både till vila och avkoppling är prioriterat.

Avvägningar – Stadsliv

Koppla samman Söder och centrum

Centrumplanen pekar på vikten att det upplevda avståndet mellan norr och söder ska minska. Detta kan ske genom olika typer av åtgärder, exempelvis genom den bro i Slottsgatans förlängning som föreslås och den nya parken på Slottstorget. Det ska vara lätt att röra sig mellan stadsdelarna och över Gavleån.

Alla trafikslag viktiga för stadslivet och handeln

Centrumplanen menar att alla trafikslag är viktiga för staden. Däremot bidrar cyklister och fotgängare i högre grad till stadslivet på våra gator och torg. Det är först när föraren lämnar bilen och möter människor öga-mot-öga som bilisten blir en integrerad del av stadslivet. Stadens gaturum har dessutom en be-

gränsad yta som innebär att vi måste välja hur vi prioriterar. En bil tar tio gånger större plats än en cykel och ytterligare mer utrymme än en fotgängare. För att få plats med så många människor som möjligt vill vi därför prioritera gående, cyklister och kollektivtrafiken, enligt Gävle kommuns trafikstrategi. Bilburna besökare ska på ett tydligt sätt hänvisas till parkeringshus.

Fler barnaktiviteter i centrum

Det är viktigt att det finns aktiviteter och intressanta målpunkter för alla åldersgrupper i stadskärnan. I samband med omdaning av Slottstorget pekas behovet av aktiviteter för barn ut särskilt.

Kanotister i centrum

Gavleån är Gävles pulsåder och i samband med att vattenkontakten stärks med bryggor längs kajerna skapas också nya förutsättningar för kanotister och små båtsägare att lägga till mitt i stan.

Ta vara på de ytor som finns

I staden ska det finnas plats för såväl rofylldhet som aktiviteter. Även om vissa ytor kan upplevas som folktomma kan de fylla en viktig funktion för både människor och djur. Att bättre nyttja våra offentliga rum ligger i linje med Centrumplanen. Däremot bedömer vi att det finns behov av fler mötesplatser med andra aktiviteter än handel – exempelvis Slottstorget vid biblioteket. I takt med att Gävle växer ökar också efterfrågan på våra offentliga rum.

Bra att ta vara på vattnet

Gavleån är en viktig kvalitet för såväl människor som djur och en viktig del av Gävles identitet som ska tas tillvara. Detta understryks i Centrumplanen.

Samarbeta med fastighetsägarna

Centrumplanen syftar till att förbättra samarbetet med både handel och fastighetsägare som två viktiga aktörer i centrumets fortsatta utveckling. Här behöver Gävle kommun samsamarbetsorganisationer som organiserar och bidrar till samverkan mellan kommun och viktiga aktörer så som företag, handlare och fastighetsägare. Gävle Centrumsamverkan och Marknadsplats Gävle är sådana organisationer och har inom arbetet med Centrumplanen utvecklat detta samarbete ytterligare. I och med detta hoppas kommunen kunna hantera saker i centrum som exempelvis tomma lokaler, utveckling av stråk, finansieringssamarbeten, utveckling av handeln och ett attraktivt stadsliv.

Prioritera att få attraktiva, rena, snygga miljöer

De offentliga miljöerna i centrum ska utformas med fokus på god gestaltnings såväl som hållbara lösningar för driften. Ambitionen för skötseln inom centrum ska vara hög. En välkött och omhändertagen miljö är positiv för tryggheten.

Synpunkter i övrigt

- Centrumplanen är en imponerande och vacker produkt att tjänstgöra som ett mål för den fortsatta stadsutvecklingen
- Vill framhålla att vi uppskattar att Gävle tar fram en plan för att utveckla centrum. Det finns många positiva förslag i den plan som nu är ute på remiss.

- Förbehåller sig rätten att återkomma med synpunkter inför ett realiserande även sedan centrumplanen med sina riktlinjer blivit föremål för ett politiskt ställningstagande i kommunfullmäktige.
- Saknar en definition av begreppet Centrum respektive stadskärna.
- Att bygga fler bostäder i centrum verkar helt försvunnet i det blå när det gäller det tilltänkta byggnadsprojektet i kv. Pechlin. Vi efterlyser en trovärdig förklaring från ansvarigt håll. Är det så här det kommer att gå när det gäller andra liknande ansatser i centrumplanen? Kan vi lita på våra politiker? Kommer utvecklingen i praktiken gå åt ett helt annat håll än vad som utlovas i centrumplanen?
- Fastighetsägarnas betydelse och roll i förädlingen av centrum kan inte nog poängteras.
- Det krävs en ambitionshöjning från kommunen som ansvarar för skötseln av ytorna i centrum.
- Vid fördelning av gatukostnadsersättning är det oerhört viktigt att kommunen har en känsla för det kommersiella värdet av en upprustning av gaturummet för fastighetsägarna. Desto större kommersiellt värde ju större möjlighet för fastighetsägarna att delfinansiera.
- Åtgärder där det råder vitt skilda meningar behöver undersökas vidare. Särskilt trafikavstängningen och Slottstorget.
- Särskilt positiva till att den prioriteringsordning som nu lagts konkretiserar centrumplanen och gör den lättare att relatera till.
- Efter samrådet har vi (Gävle Centrumsamverkkan) haft en mycket bra dialog med Gävle kommuns företrädare som lett till ett ökat förtroende mellan aktörerna som vi nu värnar om.
- Gävle kommun förtjänar beröm för att ha tagit initiativ till ny centrumplan om hur Gävle centrum kan organiseras och gestaltas i framtiden.
- Stadens centrum kommer onekligen kunna bli ännu attraktivare med stöd av den föreslagna planen.
- Gävles attraktivitet som stad ökar. Denna plan förstärker Gävles möjligheter att behålla invånare och locka nya.
- Det första intrycket när man läser centrumplanen är att man blir imponerad över de höga målen och ambitionerna. Man instämmer i de beskrivningar och många ställningstaganden som fångar upp vad många medborgare har tyckt till om.
- Det ser helt suveränt ut.
- Kanske borde det finnas datorer på medborgarkontoret, biblioteket och i stadshuset där man kan se 3D-versioner av staden i nuläget och hur politiker och tjänstemän tänkt sig?
- Kanske kan man använda sig av tv-spelet Minecraft för att engagera ungdomar i stadsutvecklingen.
- Enprocentsregeln för konstnärlig utformning i samband med byggprojekt låter märkligt för mig när pengar kunde läggas på mycket annat.
- Centrumplanen tycker jag visar upp en mycket bra syn på framtiden i Gävle. Att centrum kan utvecklas, men för den delen behöver det inte betyda att staden växer utan vi tittar på hur vi på bästa sätt just utvecklar Gävle centrum.
- I princip allt i centrumplanen är positivt och kommer helt klart bidra till ett trivsammare och attraktivare centrum. Särskilt satsningarna på Slottstorget och Å-rummet längs med Södra Strandgatan uppskattar jag mycket.

- Vi har noterat att det föreslås nybebyggelse i kvarteret med Östra skolan. Det är angeläget att föreningen i ett tidigt skede av detaljplaneprocessen ges möjlighet delta i processen.
- Totalt sätt verkar ju Centrumplanen bra
- Vi vill prioritera underhåll av redan befintlig stadsmiljö innan vi går vidare med åtgärder som innebär stora kostnader inom föreslagen Centrum plan.
- Investeringarna måste ställas mot annat som kommunen måste äta sig, exempelvis skolor och boende inom omsorgens område.

Avvägningar – Övrigt

Centrumplanen är en imponerande och vacker produkt/Många positiva förslag i centrumplanen

Ett syfte med att ta fram en Centrumplan, är just att skapa en helhetsbild och öka förståelsen för många av de samband som är viktiga för att få en positiv utveckling. Den del av Centrumplanen som får mest uppmärksamhet blir naturligt de konkreta och fysiskt tydliga åtgärderna, men den underliggande betydelsen av Centrumplanen är nog så viktig.

Rätten att återkomma med synpunkter

Många av de åtgärder som föreslås i Centrumplanen har en ganska allmän beskrivning, Detta är avsiktligt för att Centrumplanen ska kunna fungera över en längre tid. Vissa åtgärder kommer att behöva mer omfattande planeringsåtgärder än andra, och det innebär att det kommer finnas fler möjligheter till synpunkter kring utformning av olika åtgärder.

Definition av begreppet Centrum?

Centrumplanen har förhållit sig pragmatiskt till begreppet "Centrum" och kort och gott utgått ifrån det direktiv som gavs till arbetet, där en definition av den geografiska avgränsningen finns.

Kan vi lita på våra politiker?

Centrumplanen uttalar en tydlig ambition om fler bostäder i centrum, liksom Översiktsplanen Gävle stad från 2009. Samtidigt är det marknaden som bygger, och det betyder att politiska ambitioner måste vägas samman med exploateringsintressen. I enskilda projekt kan därför utfallet bli att det byggs något annat än bostäder.

Fastighetsägarnas betydelse kan inte nog poängteras

Dels vid nybyggnad som det framgår ovan, men också vid utveckling av fastigheten och val av hyresgäster har fastighetsägarna i centrum tillsammans mycket stor påverkansmöjlighet. Centrumplanen kan med sin beskrivning av helheten också påverka enskilda fastighetsägare till att se sin roll i ett sammanhang. På detta sätt kan kraften i Centrumplanen bli mycket större än om det enbart blir en kommunal angelägenhet.

Det behövs en ambitionshöjning vad gäller skötseln av centrum

Skötsel aspekten är jätteviktig, och även något vi lyfter i Centrumplanen. Det är viktigt att också ta med sig vidare i planering av olika åtgärder att vi inte bygger saker som blir svåra att sköta om, eller att vi tar på oss ett ansvar som vi inte har ekonomi till att sköta.

Betydelsen av det kommersiella värdet vid gatukostnadsersättning

Det är riktigt som det påpekas att varje ombyggnad av gaturum kan ha olika förutsättningar och att detta måste vägas in i det avtal som ska ingås. Detta förhindrar dock inte att man kan ha vissa förutsättningar att utgå ifrån när man ska förhandla fram avtalet. Centrumplanen beskriver några sådana generella principer som en utgångspunkt för kommande förhandlingar.

Utred vidare åtgärder med delade meningar

När det gäller både trafikavstängning och utformning av Slottstorget finns beskrivning på annan plats i utställningsredogörelsen hur dessa kommer hanteras.

Särskilt positiva till den konkreta prioritetsordningen

Syftet med PBL-processen som vi valt att tillämpa på Centrumplanen är just att vid samrådet ställa ganska öppna frågor och ge ganska vaga förslag/beskrivningar, för att på det sättet bjuda in brett till att komma med inspel. Vid utställning/granskning sedan har många ställningstaganden gjorts och planen/handlingen blir därmed också mycket tydligare i sin form och sitt innehåll.

Har haft en bra dialog efter samrådet av Gävle centrumplan (GCS)

Dialog och samsyn kring målen är den viktigaste framgångsfaktorn för Centrumplanen. Om vi sedan har olika uppfattningar om utformning i vissa detaljer, blir inte det lika avgörande så länge vi känner att arbetet strävar mot ett gemensamt mål.

Gävle kommun förtjänar beröm för initiativ om ny Centrumplan

Planen är självklart viktig som styrdokument, men behöver också leda till handling för att få betydelse. En viktig faktor för ett positivt utfall av Centrumplanen är den mycket stora ekonomiska satsning som beslutades politiskt förra året.

Datorer i stadshuset med 3D-versioner om hur politiker tjänstemän tänkt sig. Locka ungdomar med Minecraft.

För att bättra på den demokratiska förankringen i samhällsplaneringen och framför allt engagera yngre människor i processen, är det absolut prioriterat att tillämpa liknande lösningar framöver. Av olika orsaker blev inte detta aktuellt i Centrumplanen.

Enprocentsregeln

Denna regel om att en procent av byggkostnaden för kommunala byggprojekt ska avsättas för konstnärlig utsmyckning, är inget som Centrumplanen har fastställt, utan beslutades redan 1998. Mycket av den bebyggelse vi har i Gävle sedan tidigare generationer håller en hög arkitektonisk klass. Det är viktigt att det som skapas också idag kan föras vidare till kommande generationer och bidra till en lika stor stolthet i framtiden.

Delaktighet i tidigt skede vid projekt

Delaktighet och dialog blir allt viktigare i samhällsplanering/-utveckling. Utan detta blir det sällan lyckade projekt.



Prioriteringar i centrumplanen kontra satsningar i skola, omsorg

Ytterst är detta politiska prioriteringar. Centrumplanen förhåller sig till de politiska beslut som tagits om ekonomiska medel för utveckling av Gävle centrum.

Bilagor

1. Sammanställning av samtliga yttranden (begärs ut hos kommunens diarium)
2. Samtliga inkomna yttranden original (begärs ut hos kommunens diarium)

Ansvariga för utställningsredogörelsen

Utställningsredogörelsen har tagits fram av en arbetsgrupp för Centrumplanen: Daniel Andersson, Anna-Karin Gävert, Harald Knutsen, Marie Wallström.