



HJALMAR BRANTING STRÅKET

ETT STADSMÄSSIGT STRÅK MELLAN HISINGSBRON & WIESELGRENSPLATSEN

FÖRORD

UPPDRAGSDIREKTIV

Den 16 juni 2016 tog Älvstadens styrgrupp fram ett uppdragsdirektiv för planeringsförutsättningar för 'Ett stadsmässigt stråk mellan Hisingsbron och Wieselgrensplatsen'.

Syftet med uppdraget är att dra upp riktlinjer för att nå en ny nivå av samverkan, vilket krävs för att lösa denna komplexa stadsbyggnadsuppgift.

Syftet är också att studera, presentera och utvärdera möjliga lösningar på systemnivå som sedan ska arbetas fram som grund för genomförandestudie och detaljplaner.

BAKGRUND

Göteborg Stad förväntas växa och behoven av kopplingar ser olika ut för livet i innerstaden, mellanstaden, kranskommunerna, hamn- och industristaden och kunskapsstaden Göteborg.

Hjalmar Brantingstråket är idag ett av stadens tyngre stråk för kollektivtrafik, cykel och vägburna person- och varutransporter. Stråkets utformning är avgörande för kopplingar mellan Backaplan och Frihamnen liksom tillgängligheten för respektive område. Att samla kollektivtrafik i centralt belägna stråk med krav på snabb framkomlighet, är en utmanande uppgift då de innebär så tät trafik och så höga flöden att de blir svåra att korsas för gång- och cykeltrafikanter.

Frihamnen etapp 2 och Knutpunkt Hjalmar med tillhörande trafiklösning har under några år utretts i olika workshops och skissarbeten med ett antal arkitektkontor och konsultkonstellationer inblandade. Då oenighet råder mellan inblandade förvaltningar kring mål och utgångspunkter för skissarbete har samsyn inte kunnat nås kring områdets framtida utformning.

För att skapa hållbara stadsmiljöer fordras nya organisatoriska processtyrningsmodeller och organisering av projekt som baseras på helhetssyn och systemtänkande mellan samtliga aktörer.

Vision Älvstaden pekar ut Älvstaden som en testarena för nya arbetssätt, lärande och innovation i stadsbyggandet. Den stad vi nu står inför att skapa bygger på komplexa samband och inbyggda målkonflikter. Därför krävs en ny nivå av samverkan, i enlighet med Vision Älvstadens modell för stadsutveckling, för att lösa denna komplexa stadsbyggnadsuppgift.

INNEHÅLL

1 Sammanfattning

2 Hållbar stad - öppen för världen

3 Förutsättningar

4 Mål & Målkonflikter

5 Studerade alternativ

5A Förordad principlösning 'Delat'

5B Principlösningar; 'Samlat' och ' Överdäckt'

6 Fortsatt arbete

Bilaga:

Uppdragsdirektiv för planeringsförutsättningar för ett stadsmässigt stråk mellan Hisingsbron och Wieselgrensplatsen

MEDVERKANDE

Kajsa Räntfors, Projektledare	Stadsbyggnadskontoret
Ashwin Karjatkar	Stadsbyggnadskontoret
Anna Signal	Radar arkitekter för Stadsbyggnadskontoret
Monika Levan	Radar arkitekter för Stadsbyggnadskontoret
Marie Löwkrantz, Projektledare	Älvstranden Utveckling AB
Andrea Hulting-Gustavsson	Älvstranden Utveckling AB
Matilda Landén, Projektledare	Fastighetskontoret
Johanna Ståhle, Samordnare	Trafikkontoret
Magnus Ståhl	Trafikkontoret
Jonas Andersson	Trafikkontoret
Josefin Johansson	Trafikkontoret
Caroline Mjördner	Trafikkontoret
Peter Junker, samtalscoach	Fastighetskontoret / Älvstranden Utveckling

1. SAMMANFATTNING

Arbetet med planeringsförutsättningarna har drivits som ett gemensamt delprojekt inom ramen för arbetet med stadsutveckling inom Älvstadens delområden Frihamnen och Backaplan med representanter från Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Älvstranden Utveckling AB och Trafikkontoret. Stadsbyggnadskontoret har tillsatt en sammankallande projektledare och en projektledningscoach/moderator har tillsatts som stödfunktion.

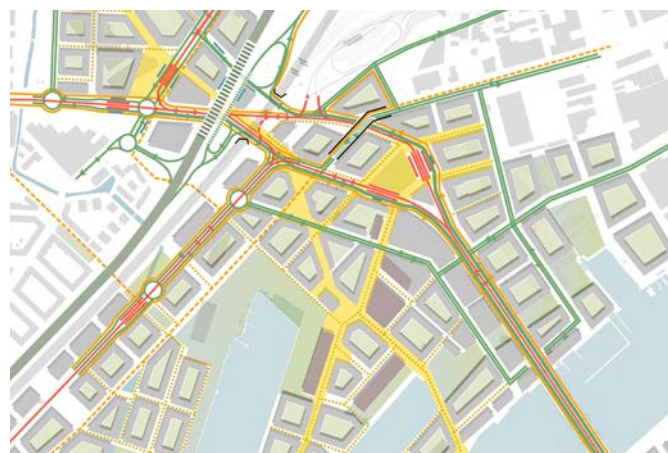
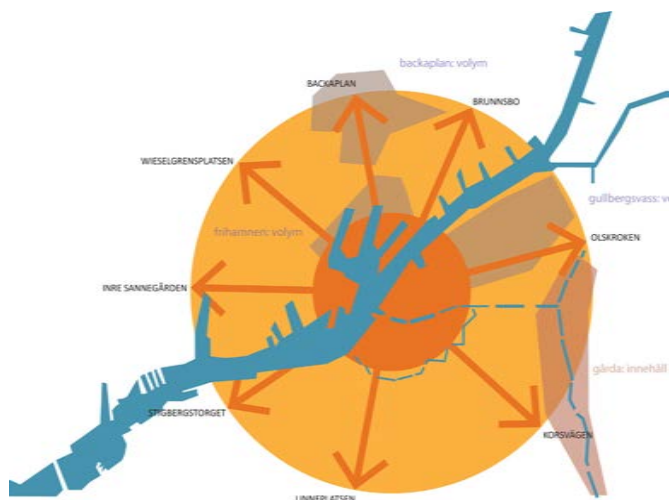
Arbetet har pågått några månader, från försommaren till hösten 2016. Arbetet var mycket intensivt och lyckligt och utfördes i en förvaltningsövergripande mindre skissgrupp med avrapporteringar till projektgruppen och till styrgrupp Älvstaden. Underhands- och slutrapportering skedde till Byggnadsnämnden och Trafiknämnden samt till presidierna för Fastighetsnämnden, Park och naturnämnden, Stadsdelsnämnden Lundby och Älvstranden Utveckling under hösten 2016.

Det viktigaste syftet, som var att hitta en principlösning att arbeta vidare utifrån, har uppnåtts. Det är därmed möjligt att arbeta vidare med detaljplanen för Frihamnen etapp1 och att påbörja en genomförandestudie för Hjalmar Brantingsstråket.

Även syftet att uppnå en ny nivå av samverkan har uppnåtts. Att nyttja egen personal med olika kompetens som tillsammans skissar och ritar lösningar innebär kunskapsöverföring, kompetensutveckling av egen personal, bättre förståelse för varandras synpunkter, snabbare framdrift samt kortare beslutsvägar.

Men fortsatt arbete kvarstår, dels uppdraget att titta på lösningar på systemnivå på g a att kollektivtrafikflödena är för stora i detta läge och dels att studera den fortsatta kopplingen från Backaplan till Wieselgrensplatsen.

Det är viktigt att den förvaltningsgemensamma skissprocessen fortsätter för att ge bra underlag i de strategiska arbetena som nu tar vid.



I arbetsgruppen är vi överens om...

- att de framväxande områdena i Älvstaden ska utvidga innerstaden över älven
- att kollektivtrafikflödena över Hisingsbron är ett av flera sätt, att lösa framkomligheten mellan södra och norra Göteborg
- att kravet på effektiv kollektivtrafik är ett mål som ska uppfyllas

I arbetsgruppen ser vi ...

- att kapacitetsstarka snabba stråk skapar problem med säkerhet och begränsar rörligheten och tillgängligheten mellan stadsdelarna som omger kollektivtrafikstråken
- att Hjalmar Brantingsstråket är ett centralt stråk i nya Göteborg
- att stora flöden och hög hastighet i stråket riskerar att isolera stadsdelarna mellan infrastrukturbarriärerna i området

Målkonflikt

Hjalmarstråket som snabb, storskalig länk mellan norra och södra Göteborg

...eller...

Utvidgad kärna över älven där Hjalmar Brantingsstråket är en stadsmässig länk mellan norra och södra Göteborg.

I arbetsgruppen föreslår vi...

- att Hjalmar Brantingsstråket delas i två stråk där det ena leder via Frihamnen till Lindholmen - "Frihamnsboulevarden, och det andra till Hjalmar Brantingsplatsen - "Hjalmar Brantingsstråket"

Vad vi uppnår

Med två stråk kan vi skapa gaturum med dimensioner som närmar sig de innerstadsgator vi känner från täta stadsmiljöer i städer av samma storlek som Nya Göteborg.

Vi kan också skapa mellanrum i stadsstrukturen för att möjliggöra tvärkopplingar över båda stråken i framtiden.

Men de planerade flödena i Hjalmar Brantingsstråket hindrar just nu möjligheterna att skapa förutsättningar för stadsmässiga kopplingar i den framväxande innerstaden.

Med en bro över Hjalmar Brantingsstråket hanteras de problem med säkerhet som de höga flödena skapar runt stråket. Bron blir en möjlig koppling mot Ringön.



Hela staden bilden

I arbetsgruppen är vi inte överens

Hur vi långsiktigt ska lösa flödena i Hjalmar Brantingsstråket är vi inte överens om.

- En planskild korsning är inte en stadsmässig lösning
- Endast en koppling gör ingen stad

Vi är inte överens om att det finns andra sätt att lösa kollektivtrafiken.

Stadslivet i visionen kan inte fullt ut uppnås om vi fortsätter att bygga barriärer. Om vi vill bygga stad måste vi börja skapa ett finmaskigt nät av möjliga kopplingar. Då skapas underlaget för det stadsliv vi efterfrågar.

Gemensam målbild?

Vi kan skapa en tät och nära, sammanhållen innerstad om Hjalmar Brantingsstråket på sikt är en av flera kopplingar mellan norr och söder. Hjalmar Brantingsstråket föreslås utformas så att den blir både en länk mellan norr och söder och mellan omgivande stadsdelar. Flöden som i den föreslagna lösningen hanteras genom att spridas i två stråk kan på sikt istället spridas i fler parallella stråk för att avlasta flödena i den absoluta kärnan och snabba upp trafiken i hela systemet.

Fortsatt arbete på systemnivå

Systemfrågorna måste studeras vidare i GMP och FÖP

Målkonflikten mellan snabb, storskalig kollektivtrafik som skär genom kärnan riskerar att hindra utvecklingen av en sammanhängande, attraktiv stadsmiljö i centrala Göteborg. Det ser vi i flera pågående planer. Det betyder att det är systemfrågor vi har att göra med.

Arbeten på systemnivå pågår.

Det är viktigt att processerna i det fortsatta arbetet är gemensamma och att vi lägger ihop våra olika bilder. Det vi arbetar med har inget givet svar. Lyhördhet och flexibilitet är vägen fram.

En nyckel är att sluta se Hisingen som en avlägsen ö med ett välutvecklat infrastruktursystem. Älvstadsprojekten på Hisingen är centrala stadsdelar på gångavstånd från södra älvstranden och från övriga Lundby.

Älvstadsprojekten på Hisingen är den utvidgade kärnan där Lundby och Brunnsbo motsvarar Linnéstaden, Vasastaden och Majorna i lägespotential.

2. HÅLLBAR STAD

VISION & MÅLDOKUMENT

Översiktsplanen är stadens övergripande dokument. I ÖP ligger stort fokus på en stark region och också att skapa en blandad attraktiv stad. Grönstrategin, Utbyggnadsplaneringen och Trafikstrategin är fördjupningar av ÖP med olika fokus.

Ur ÖP har också t ex K 2020, Målbild för stadstrafiken 2035 och Vision Älvstaden sprungit. De har antingen tematiskt eller geografiskt fokus.

I Vision Älvstaden är en av strategierna att 'Hela staden', genom att knyta staden över älven med stadsmässiga stråk och en sammanhållen stadsstruktur. Gator och stråk ska utformas som stadsrum där kollektivtrafik, gående och cyklister prioriteras och barriäreffekter från trafikleder ska arbetas bort.

En mer fördjupad strategisk målbild som exemplifierar och visar på hur de olika systemen i de olika dokumenten kan samspela i en ny större helhet finns inte. Beslut som fattas i olika detaljplaner riskerar därför att skapa framtida låsningar.

I direktivet för Hjalmarstråket ingår att undersöka några av de målkonflikter som kan avläsas i området runt stråket.

FRÅN FUNKTIONSUPPDELAD TILL HÅLLBAR

Från att under industrialismen varit en stad uppbyggd på att de flesta arbetar i industrier i eller utanför staden där man rör sig obehindrat mellan olika målpunkter i första hand med bil, men också med kollektivtrafik, så har den globaliserade ekonomin, med nya hållbarhetskrav och teknisk utveckling inom många områden, gett oss en möjlighet att skapa en ny, mer hållbar livsstil. Den nya kontexten kallar vi Hållbar stad.

I den hållbara staden förflyttas fokuset på resande mellan målpunkter med olika funktioner i vardagslivet, till ett liv där det är nära till allt och där funktioner blandas.

NYA SYSTEMLÖSNINGAR

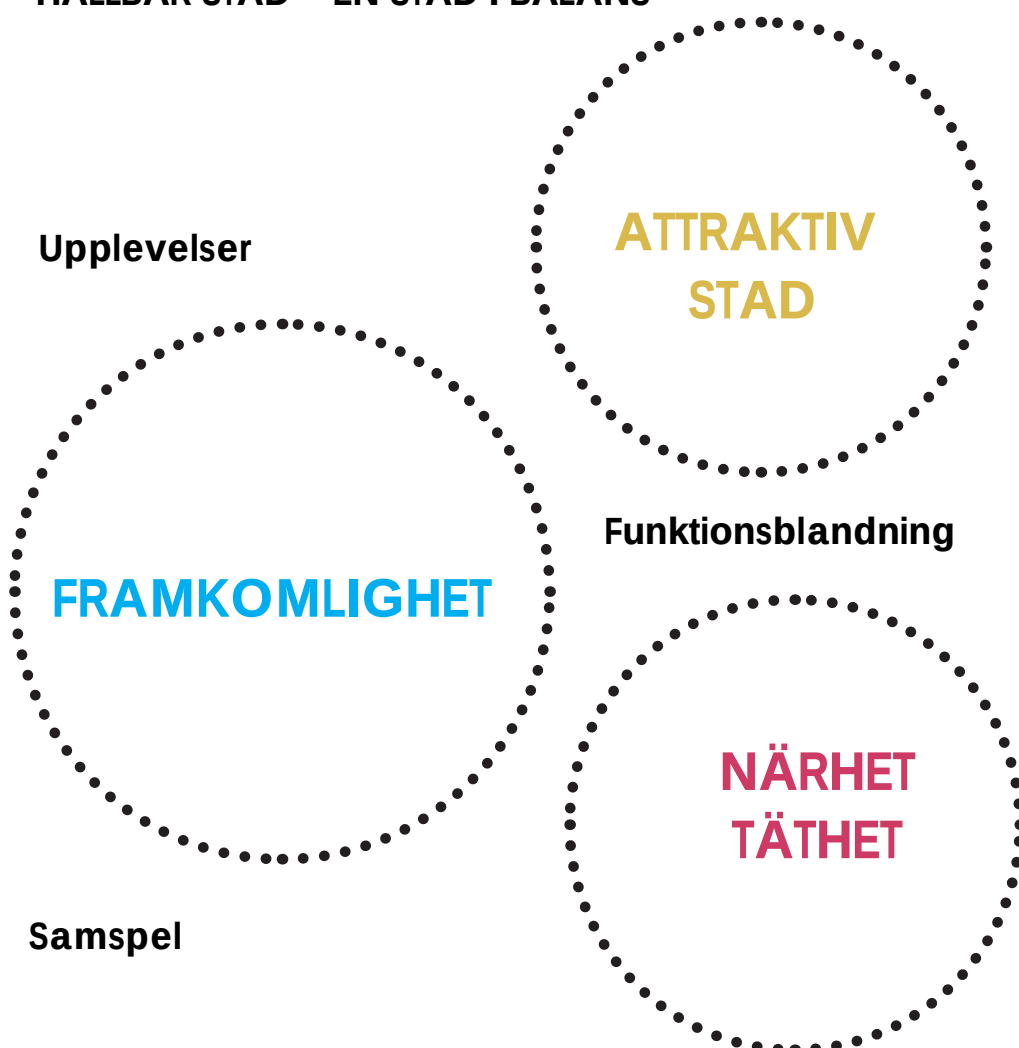
De strategier för en hållbar stad som beskrivs i våra måldokument är utifrån dagens synsätt inte alltid förenliga utan kräver att vi arbetar fram nya system och gör nya avvägningar när det t.ex. gäller trafik, boende, arbete och skolgång.

Att tänka om och justera är svårt eftersom vi måste förhålla oss till de system som vi byggt upp under lång tid, lösa dagens behov och samtidigt styra mot en framtid under stark utveckling.

HÅLLBAR STAD = EN STAD I BALANS

*Ett sätt att beskriva
hållbar stad är:*

*Jag har tillgång till allt
jag behöver i min när-
het och är inte bero-
ende av transporter
om jag är mentalt
mogen och om jag
kan röra mig obe-
hindrat fysiskt. Om
jag är mentalt och
fysiskt förhindrad att
röra mig i den håll-
bara staden finns det
publika transporter
som trafikerar och är
utformade på ett så-
dant sätt att jag kan
få tillgång till de olika
utbud som erbjuds på
ett jämnt sätt.*



STADSMÄSSIGHET

Hållbar stad beskrivs ofta som stadsmässig.

När vi säger stadsmässigt menar vi oftast "som i innerstaden". Innerstaden kännetecknas av ett blandat innehåll. I den blandade staden samspelar vi, alla tillsammans. Därför går det inte fort, vi rör oss, oavsett färd sätt, i ögonkontaktshastighet. Innerstaden talar till våra sinnen och gör att vi tycker om att vara där och träffa andra människor. I innerstaden är det nära till allt.

HUR UTFORMAS DEN?

Stadsmässighet är inte en fråga om utformning. Stadsmässighet är en kontext. Hur stadsmässighet utformas kan se ut på olika sätt. Utformningen av innerstad ser olika ut i olika städer och i olika länder, beroende på hur gammalt ett samhälle är, vilket klimat som råder på platsen, topografin i området, vilken ideologi som råder osv. Däremot är det viktigt hur en stads struktur utformas. Det är strukturen som bestämmer vilket liv som kan levas.

NÄRHET

Grunden för en hållbar stad är en sammanhållen stadsväv där stadsdelar övergår i varandra med diffusa avgränsningar och många möjliga kopplingar sinsemellan. I en sådan stadsstruktur skapas närhet i stadens system och bäst förutsättningar för ett levande och hållbart stadsliv. Det blir lättare för folk att röra sig till fots och med cykel och kollektivtrafiken kan avlastas från korta byten för att erbjuda invånarna längre ut i systemet effektiva transporter.

TÄTHET

Täthet i betydelsen hög exploatering kan inte kompensera närhet. För att bli en attraktiv stad för många behöver glappen i stadsväven minska men ytor också utnyttjas mer effektivt för att fler ska få plats i centrum och transportbehovet minska. Då kan staden bli både nära och tät så att de som bor i staden kan röra sig utan bil. För att olika intressen ska kunna sam-

spelas behöver vi samspela med varandra på ett annat sätt än vad som varit möjligt i den gamla industriella, funktionsseparerade och ytkrävande staden. En hållbar stad går därför från funktionsseparering till blandad, och är beroende av att folk trivs så att fler väljer att stanna kvar i staden. Då kan en bra blandning av människor uppstå och en dynamik mellan folk som bor utanför staden och stadens invånare skapas och erbjuda olika kvaliteter.

FRAMKOMLIGHET

Stora delar av staden ligger utanför innerstaden och många som rör sig i Göteborg under dagtid bor i kranskommunerna. För att alla som bor utanför staden ska kunna ta sig snabbt in till staden måste det finnas en väl utvecklad och effektiv infrastruktur som kan transportera många människor framförallt vid arbetets och skolans start och slut. Eftersom Göteborg är en gles stad är det svårt att på ett effektivt sätt skapa underlag för kollektivt resande i utkanten av staden. Likaså är det många som tycker att avståndet till centrum är för stort för att gå och cykla. Samtidigt är framkomligheten för bil god i Göteborg i jämförelse med andra städer av samma storlek. Genom att snabba upp resor för kollektivtrafiken i centrala staden hoppas man kunna skapa ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Det paradoxala i detta är att snabba resor i de centrala delarna av staden skapar nya barriärer i stadsväven vilket i sin tur riskerar att minska promenader och resandet med cykel i de avsnitt av staden där gång och cykel borde vara det naturliga valet om man vill komma fort fram.

ATTRAKTIV STAD

För att folk inte ska flytta ut till kranskommuner eller andra städer behöver Göteborg öka sin attraktivitet. Stora trafikytor som ligger centralt måste effektiviseras och ge plats för ett levande stadsliv. Risker är annars att kärnan urholkas och avstånden fortsatt upplevs som långa. Just runt Hjalmarstråket ligger stora områden av infrastruktur som skär av Hisingen från det vi idag uppfattar som innerstaden.

FYSISKA BARRIÄRER

Älven är en barriär i stadsväven, men även de centralt belägna trafiklederna skapar barriärer som är svåra att överbygga.

Älven är på flera håll inte bredare än Kungsparken utmed vallgraven och skulle kunna bryggas över med öppningsbara gång- och cykelbroar i markplan.

Infrastrukturbarriärerna måste bryggas över med planskilda broar eller tunnlar vilket oftast utgör hinder när man eftersträvar stadsmässighet.

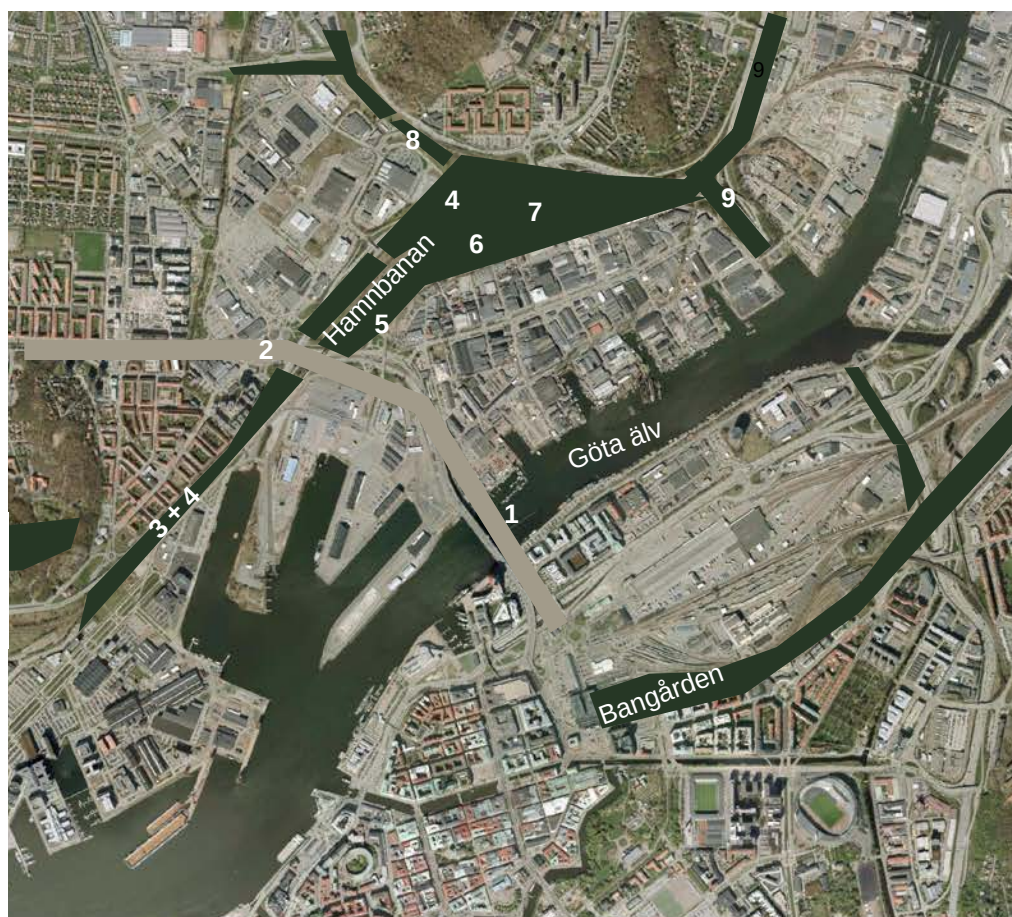
Planskilda lösningar är mindre tillgängliga än lösningar i markplan och miljöerna upplevs av många som, och är ofta, otrygga platser.

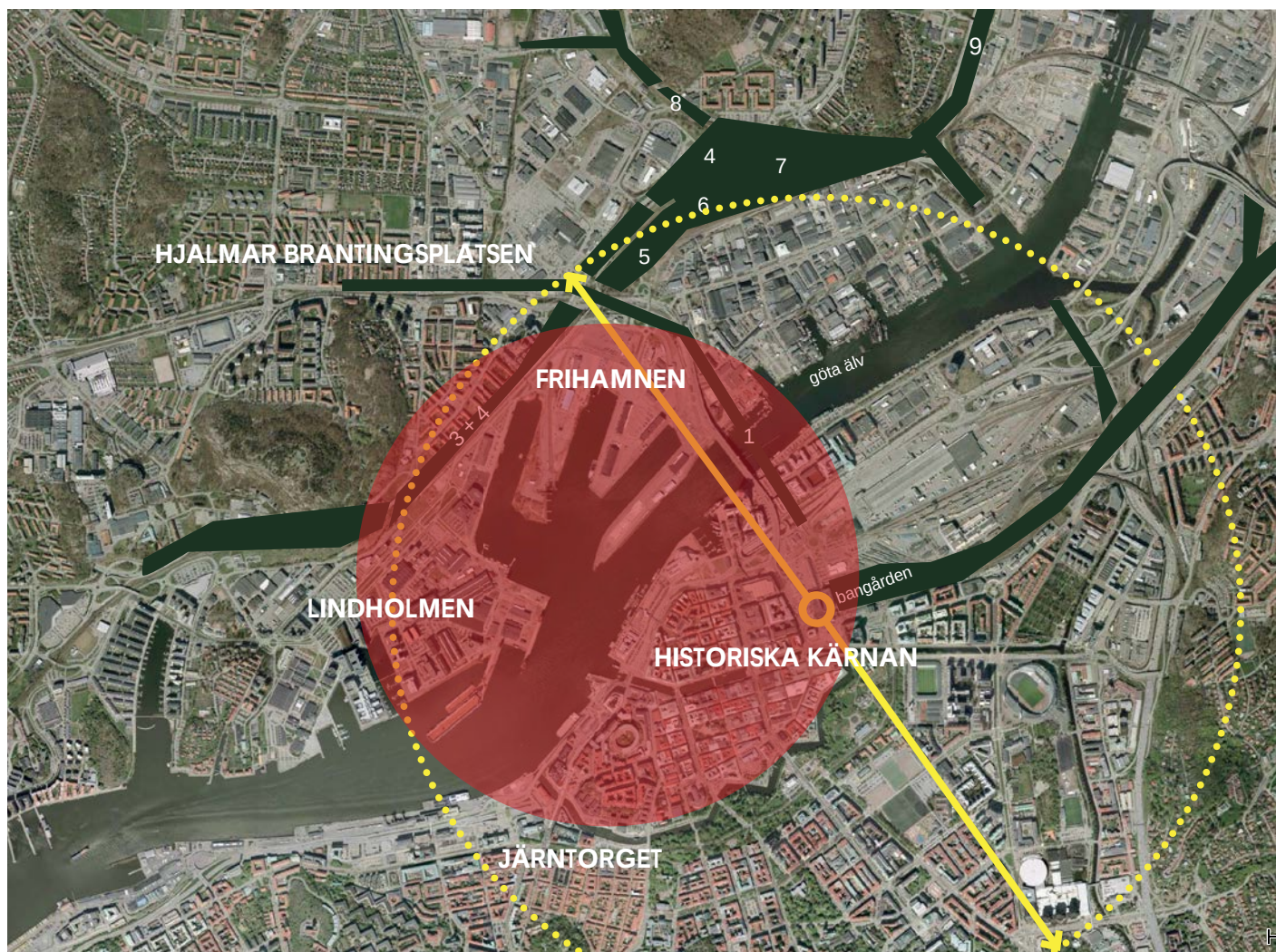
I området runt Hjalmar Brantingsstråket finns idag flera stora barriärer som begränsar möjligheterna för stadsdelarna i området att skapa en sammanhållen stadsväv som kopplar sig till innerstaden på den södra älvstranden. Att koncentrera och prioritera kollektivtrafiken just i Hjalmar Brantingsstråket och särskilt mellan Frihamnen/ Ringön och Backaplan riskerar att förstärka stråkets barriärverkan i området.

FYSISKA FÖRUTSÄTTNINGAR SOM ÄR STRUKTURERANDE

om innerstaden skall kunna växa

1. Hisingsbron
2. Hjalmarstråket - kollektivtrafikflöden
3. Hamnbanan
4. Lundbyleden
5. Ny spårvagnsdepå på Ringön
6. Spårharpa, ny och gammal
7. Bangård
8. Ny trafikled + Bohusbanan
9. E6





Centralstationen - Hjalmar Brantingsplatsen = Centralstationen - Korsvägen
och bara lite längre än Centralstationen - Järntorget...eller som från Lilla Bommen till Götaplatsen!

MENTALA BARRIÄRER

Göta Älvbron och Hjalmar Brantingstråket från Centralen till Backaplan är idag inte utformat för fotgängare och cyklister. De storskaliga öppna ytorna runt stråket lockar inte till promenad och många avskräcks också från att cykla. De flesta av oss reser istället med buss, bil eller spårvagn över älven. Detta gör att avstånden i området upplevs längre än vad de egentligen är. Att promenaden från Centralstationen till Hjalmar Brantingsplatsen är lika lång som promenaden från Centralstationen till Korsvägen, där en 1/3 del av vägen är tillryggalagd när man passerar Lilla Bommen!

När vi nu bygger en ny Hisingsbro med en höjd som är anpassad till att gå och cykla samt

planerar för nya stadsdelar utmed stråket får vi fantastiska möjligheter att skapa ett upplevelserikt stråk i ett attraktivt innerstadsläge.

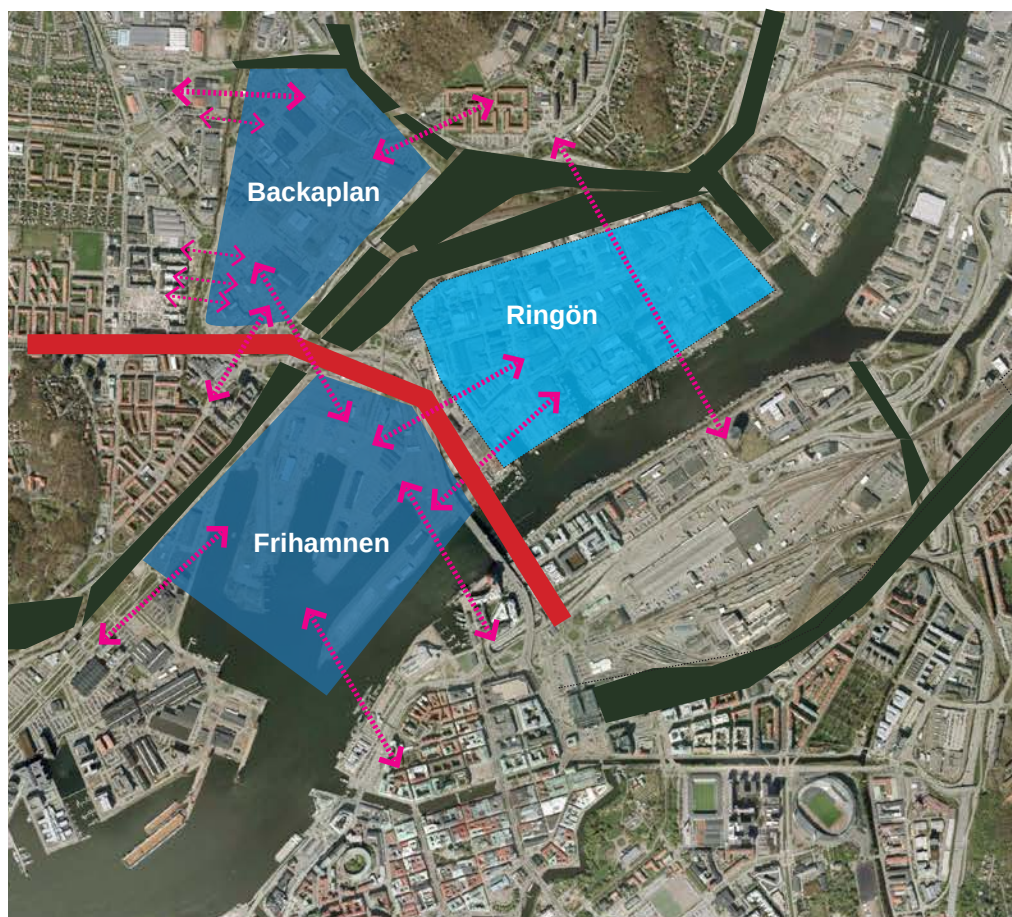
KÄRNANS NYA TYNGDPUNKT

Med utvecklingen på Lindholmen och i Frihamnen förskjuts kärnan över älven. Backaplans lägespotential blir densamma som Järntorget i relation till den inre kärnan. Innerstadsområdet utvidgas också och Backaplan, Kvillebäcken och Brämaregården hamnar närmare kärnan.

De framväxande stadsdelarna riskerar att bli isolerade öar isom skärs av från varandra av både befintlig och ny, storskalig infrastruktur.

Stadsväven är gles med få möjliga kopplingar. Hjalmar Brantingsstråket kopplar innerstaden med Hisingen i en smal port under Lundbyleden och Hamnbanan.

Om höga flöden prioriteras i stråket sker det på bekostnad av den sammanhängande staden och de stadsmässiga kvaliteterna i området.



STADSUTVECKLINGSPOTENTIAL

Områdena i Älvstaden har potential att ingå i den sammanhängande staden. Men att skapa hållbar stad i Älvstadens centralt belägna postindustriella trafikstruktur är en utmaning. I områdena runt älven, mitt i centrala staden, omringade av våra trafikleder uppstår målkonflikter som inte går att lösa i detaljplaner.

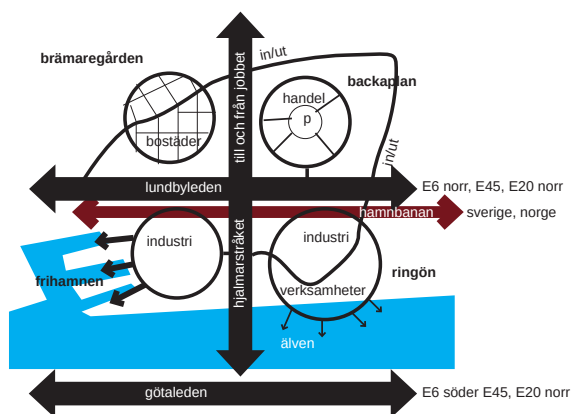
Strategiska frågor måste sorteras ut ur detaljplanerna och nya arbetssätt som griper över förvaltnings- och kunskapsgränser utarbetas för att möta frågornas komplexitet.

PÅGÅENDE PROJEKT PÅVERKAR

Runt Hjalmar Brantingsstråket pågår ett flertal infrastrukturprojekt som kommer att påverka möjligheten att skapa sammanhängande stad i Göteborgs mest centrala läge. Det är tydligt att projekten arbetats fram med dagens situation för ögonen. Beslutet om en ny spårvagnsdepå i detta centrala läge hade troligen sett annorlunda ut om förståelsen av hur centralt detta läge är i den utvidgade innerstaden och en proaktiv övergripande strategi för hur central mark ska användas hade funnits.

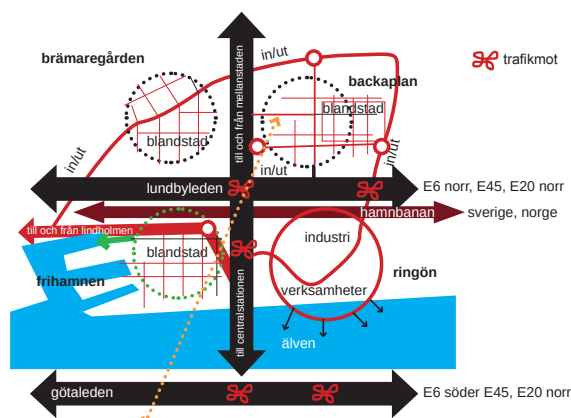
Nu är den en strukturerande förutsättning att förhålla sig till. Den överhängande frågan är om idén om den blandade, hållbara staden håller om blandstadsenheterna inte är sammanhängande.

Att koppla områdena till varandra så mycket som möjligt är därför av största vikt för att skapa så bra förutsättningar som möjligt för en sammanhållen stad.



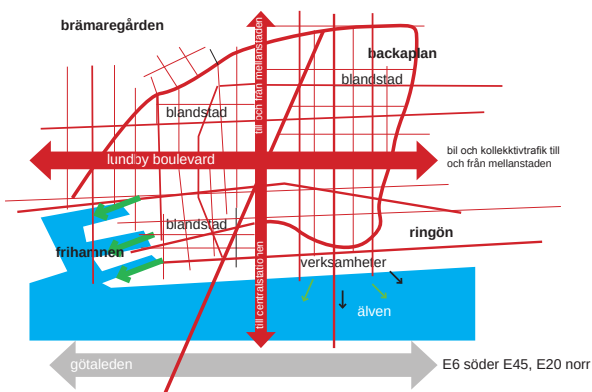
VAD VI HAR

Älvstaden är ett gammalt industriområde. Göta Älvbron och Hjalmar Brantingsleden har kopplat ihop Lundbyleden och Götaleden framförallt för industritrafiken mellan hamnområdena och inlandet. Stadsdelarna i Lundby har utvecklats till fristående enklaver innanför trafiksystemet. Vi vet idag att detta har bidragit till att avstånden känns långa och att delar av Lundby blivit isolerade från resten av staden.



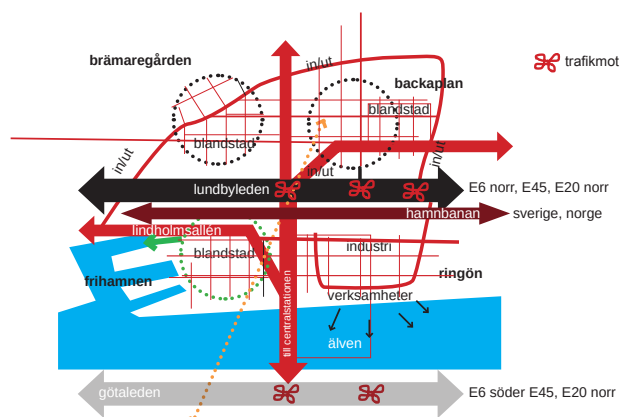
VAD VI RISKERAR ATT FÅ

Om vi håller fast vid den storskaliga infrastrukturen i området får vi isolerade stadsdelar som skärs av av trafiksystemet. Barriäreffekterna riskerar att istället förstärkas eftersom ny infrastruktur samlas sida vid sida med den redan befintliga infrastrukturen.



VAD VI SKULLE VILJA UPPNÅ

Visionen säger ny innerstad. Även om vi tänker blandstad, hållbar stad, stadsmässighet i de olika delområdena är det först när vi bryter barriäreffekterna med ett mer finmaskigt nät av sammankopplade stråk som riktig innerstad kan uppstå.



VAD VI KAN UPPNÅ

Om Lundbyleden och hamnbanan måste ligga fast, tillsammans med den planerade spårvagnsdepån och Kvillebangården är det viktigt att Hjalmar Brantingsstråket görs stadsmässigt med flera tvärkopplingar. Då säkerställs kopplingen mellan Frihamnen och Ringön för att skapa en sammanhängande stadsmiljö utmed älven. Stadsdelarna norr om Lundbyleden ges också förutsättning att kopplas ihop. De nya strukturerna i både Frihamnen och Backaplan får inte vända ryggen till den omgivande infrastrukturen. Naturliga och gena kopplingar ska vara möjliga för att skapa en sammanhängande stad den dag trafiklederna spelat ut sin roll och inlemats i stadsväven som stadsgator.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Planeringsförutsättning för uppdraget har varit;

- planeringshorisont 2035
- att detaljplan Frihamnen etapp 1 färdigställs för granskning våren 2017 (denna förutsättning/tid har därefter ändrats och är i dagsläget Q2 2018)
- att området successivt ska omvandlas och samtidigt fungera trafikal och socialt under hela utbyggnadsperioden

STRUKTURERANDE FÖRUTSÄTTNINGAR

Strukturerande förutsättningar för uppdraget har varit;

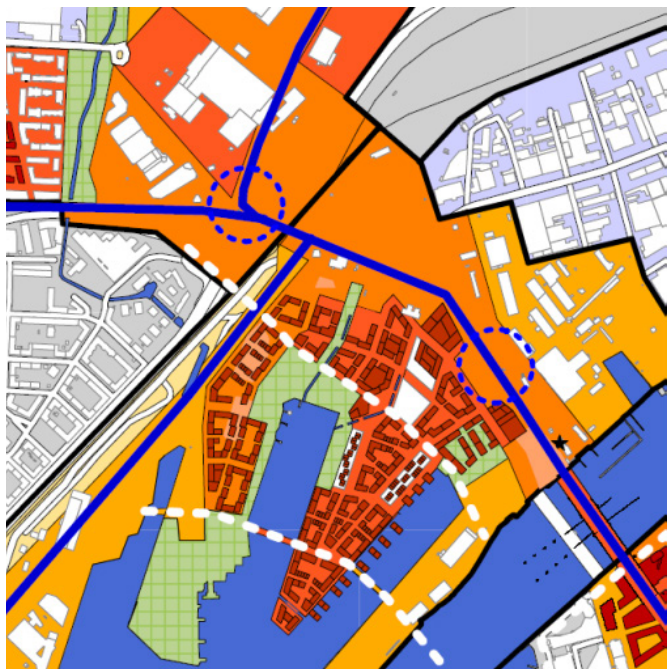
KORT SIKT

- Lundbyleden och Hamnbanan kvar i befintlig sträckning och utformning
- Dimensionerande trafikflöden för Hjalmarstråket vid Frihamnen, är samma som på Hisingsbron
- Spårharpa och Depå Ringön byggs ut som planerat
- Frihamnen planeras med ett mycket lågt parkeringstal
- Närsjukhuset placeras nära hållplatsläge.
- Gatustrukturen utformas med inriktningen att bygga spårväg mot Norra Älvstranden

LÅNG SIKT

- Systemlösning på övergripande nivå omarbetas för att möta de nya behov som uppstår när Älvstadsområdet utvecklas till tät innerstad.
- Hamnbanan/Lundbyleden som barriär byggs bort på sikt.
- Fler kopplingar över älven tillskapas

PÅGÅENDE PLANERING



PLANER

I nära anslutning till Hjalmar Brantingsgatan sker idag såväl planering som genomförande av flera stora projekt.

I Kvillebäcken pågår utbyggnad av bostäder och lokaler.

Trafikverket planerar för nya Kvillemotet längs Lundbyleden.

På Kvillebangården planeras för en ny spår-vagnsdepå och över älven projekteras den nya Hisingsbron.

De projekt som närmast berör Hjalmar Brantingsgatan i denna utredning är Frihamnen, Backaplan och Ringön.

PÅGÅENDE DETALJPLANER

DP för Ringön utökad användning 16/0909

DP Linbana Lundby och Wieselgrensplatsen 16/0742



BACKAPLAN

Struktur- och färdplan för Backaplan, daterad februari 2015, beskriver en utbyggnad med 5000 bostäder, ett större inslag av handel, kompletterande kontorslokaler samt plats för skola och offentliga verksamheter.

Just nu pågår arbete med program för Backaplan samt tre olika detaljplaner:

PÅGÅENDE PROGRAM OCH DETALJPLANER

Program för Backaplan 16/0698, pågående

DP Backaplansamråd, gator 12/0369

-gatunätets koppling till nya Kvillemotet

DP Backavägen, handel mm 15/0589

-handel och kontor vid Leråkersmotet

DP Backaplan, centrumbebyggelse och knutpunkt 12/0608

-handelsplats, kontor och bostäder närmast Hjalmar Brantingsplatsen.



FRIHAMNEN

I Frihamnen pågår arbete med den första detaljplanen som omfattar 3000 bostäder och lokaler för 2000 arbetsplatser.

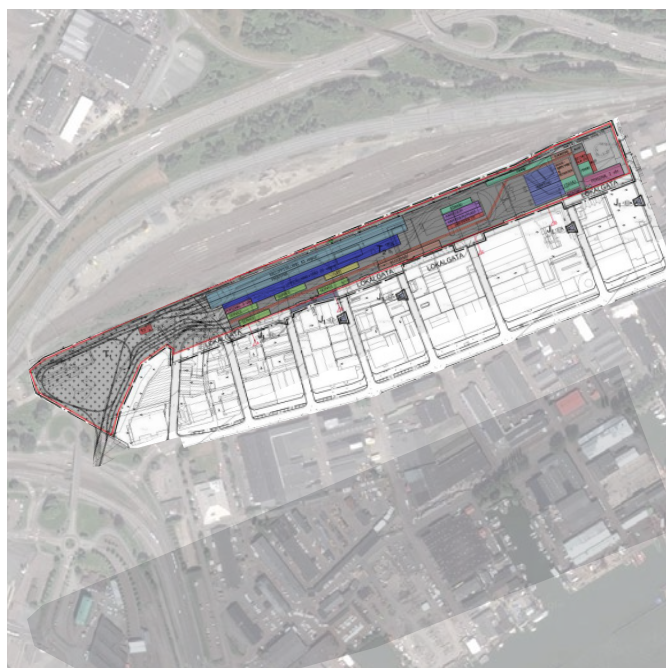
Programmet för hela utvecklingsområdet har som ambition att skapa förutsättning för totalt cirka 1,5 miljon m² BTA med en blandning av bostäder, handel och verksamheter.

Detaljplanen omfattar även ett närsjukhus och Jubileumsparken.

PÅGÅENDE DETALJPLANER

DP för blandstadsbebyggelse i Frihamnen, etapp 1 14/0612

DP för blandstadsbebyggelse i Frihamnen, etapp 2 17/0575



DEPÅN

Enligt K2020 (Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen antaget av GR i april 2009) är inriktningen att 40 procent av resandet ska ske med kollektivtrafik år 2025. Detta ställer höga krav på utbyggnad och utveckling av kollektivtrafiken vilket för spårvagnstrafikens del bland annat innebär ökad turtäthet med behov av fler vagnar som följd. K2020 innehåller också förslag om utbyggnad av spårvägsnätet.

Intressentens motiv (Västtrafik) till förändring är att skapa utrymme för den utökade spårvagnsflotta som behövs för att staden ska kunna uppfylla målen om ökat kollektivtrafikresande. För att åstadkomma detta behövs ytterligare uppställnings- och verkstadskapacitet vid sidan av de befintliga spårvagnshallarna i Majorna och Gårda.

PÅGÅENDE DETALJPLAN

DP Spårvagnshall på Ringön (Kvillebangård) 11/0316

TRAFIKFLÖDEN OCH STADSKVALITETER

Hisingsbron är dimensionerad för max 30 000 bilar. Detta är också det dimensionerande biltrafikflödet för stråket mellan bron och Lundbyleden. Det är inte biltrafikflöden som i sig som skapar problem. I andra städer kan stråk trafikeras med höga biltrafikflöden, men utan att det försvårar för kopplingar mellan stadsdelar. Biltrafik i stadsboulevarder är ett sådant exempel.

Problemet i Hjalmar Brantingsstråket är istället kollektivtrafikflödena.

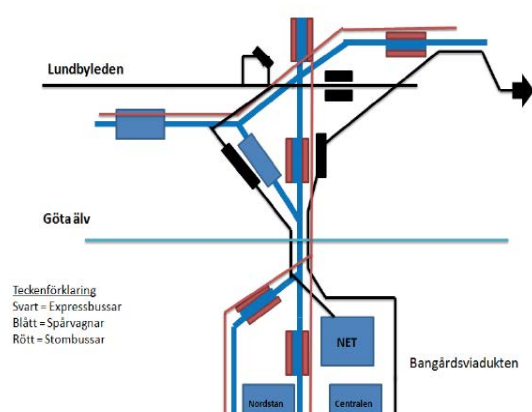
I tabellen nedan ser man att kollektivtrafikflödena i rusningstimmarna är dimensionerande för stråkets utformning. Stråket bibehåller också sin status som samlande stråk för merparten av kollektivtrafikflödena i staden. Det ger så stora flöden att de måste prioriteras för att inte skapa låsningar i trafiken. För att upprätthålla säkerheten i stråket påverkas tillgängligheten för gående och cyklister i stadsdelarna runt stråket. Resultatet blir få korsningar med långa partier med mittstaket eller andra barriärer som begränsar rörligheten tvärs stråket. Barriärerna kan minskas genom planskilda korsningar som dock kan uppfattas som komplicerade och mindre stadsmässiga.

I det fortsatta arbetet bör alternativa stråk för kollektivtrafiken undersökas för att minska flödet och sårbarheten i att låta så stor andel av linjerna trafikera nya Hisingsbron.

Hjalmar Brantingsstråket är också utpekad som ett av de viktiga stråken i stomcykelnätet

för Göteborg. Dubbelriktade cykelbanor är planerade på ömse sidor om stråket. Avsikten är att underlätta för cyklister. Cykelbanor vid sidan om övriga funktionsuppdelade trafikzoner resulterar dock i att barriäreffekten i stråket förtärks ytterligare och att storskaliga gaturum skapas som prioriterar genomfart genom området.

I det fortsatta arbetet bör andra sätt att prioritera cyklingen undersökas.



KOLLEKTIVTRAFIKFLÖDEN

De kommande kollektivtrafikflödena i Hjalmar Brantingsstråket är en spegling av situationen vid Centralstationen.

Runt Centralstationen rör sig ca 450 st kollektivtrafikfordon / maxtimme vilket motsvarar 1 fordon per var 7:e sekund.

Kring Centralen är motsvarande hållplats fördelad på 4 st platser: Kanaltorget / Nils Ericsonsplatsen / Nils Ericsonsterminalen och Vita Villan.

	2016		2020		2025		2028		2035	
	Max-tim	Dygn-tot	Max-tim	Dygn-tot	Max-tim	Dygn-tot	Max-tim	Dygn-tot	Max-tim	Dygn-tot
Spv	30	468	30	468	45	630	51	666	60	720
Buss	134	1 440	139	1 498	121	1 358	121	1 358	130	1 412
Totalt	164	1 908	169	1 966	166	1 988	172	2 024	190	2 132

PROGNOSTICERADE FLÖDEN FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN ÖVER
GÖTA ÄLVBRON/ NYA HISINGSBRON

BILTRAFIKFLÖDEN

Marieholmstunneln/ Tingstadstunneln samt Kvillemotet är en förutsättning för utvecklingen av Backaplan och Frihamnen eftersom de innebär att mer långväga trafik kan flyttas från HjalmarBrantingsstråket. Därmed kan Backaplan och Frihamnen utvecklas utan att trafiken på HjalmarBrantingsgatan ökar. Förbi Backaplan bedöms dessutom trafiken minska när HjalmarBrantingsgatan får en annan utformning.

Trafikkontoret har gjort en bedömning av hur trafikmängderna i området ser ut år 2035 inom arbetet med detaljplan 1 i Frihamnen. I maj 2016 tog konsultföretaget ÅF fram en prognos på den då gällande planstrukturen. Trafiklösningen för Hjalmar Brantingsgatan arbetades därefter om och planstrukturen för Frihamnen anpassats efter denna. Den nya strukturen föranleder en uppdatering av tidigare framtagna prognos.

ÅF:s prognos är framtagen med hjälp av Göteborgs Stads befintliga makromodell. Prognosen utgår från nedbrytningen av trafikstrategin för områdena utanför Frihamnen samt att bilresandet till, från och inom Frihamnen endast är 10 procent för alla kategorier förutom be-

söksresor till sjukhuset samt till högstadiet/gymnasiet.

Det råder stora osäkerheter kring framtagna siffror då det är oklart hur utvecklingen av omkringliggande området kommer att fortgå, bland annat Lindholmen. Bedömningen har utgått från den typ av gator som är trolig i framtiden för att binda samman Frihamnen med omkringliggande områden. En ytterligare osäkerhet är var ev parkeringshus kommer att placeras. På de gator där trafiksiffrorna har angetts i ett intervall, Ringögatan och Lindholmsallén, ska den högre siffran användas om underlag i utredningar.



- Trafiksiffror utifrån den övergripande trafikflödesprognosen visar bilden tänkt fördelning av biltrafik.
- Arbete pågår med en trafiknätsplan och en FÖP för 'Centrala staden'.
- Fortsatt fördjupning av kapacitet och trafikflöden kommer att ske i genomförbarhetsstudien.
- Uppdatering av stadens flödensanalys tas fram Feb-2017

4. MÅL & MÅLKONFLIKTER

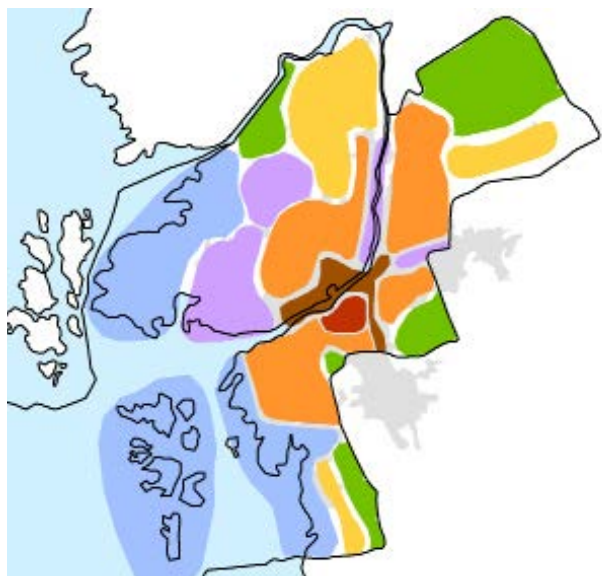
Uppdraget i beslutet om Vision Älvstaden är att skapa ett stadsmässigt stråk mellan Wieselgrensplatsen och Centralenområdet.

I arbetet med Hjalmar Brantingsstråket finns en målkonflikt i att både skapa stadsmässighet och att samtidigt planera för ett intensivt kollektivtrafikstråk. Att samla kollektivtrafiken i ett tungt stråk och prioritera den kapacitetsstarka snabba trafiken i markplan bildar nya barriärer mellan stadsdelarna som omger kollektivtrafikstråken.

För att klara att skapa en sammanhållen innerstad över älven behöver Hjalmar Brantingsstråket vara så stadsmässigt att det blir både en länk mellan södra och norra Göteborg över älven och en länk mellan stadsdelarna på Hisingssidan. För att uppnå detta behöver både flöden och hastighet minskas så att tvärstråken som knyter ihop stadsdelarna runt omkring kan bli fler och ligga i markplan ihop med trafiken. En innerstad kännetecknas av ett finmaskigt nät av gator med många möjliga sätt att röra sig på, för att skapa korta gångavstånd och öka promenadviljan.

Att vi har målkonflikter betyder inte att vi inte kan uppnå målen. Det som blir tydligt i de fördjupade arbetena är att de lösningar vi nu väljer skapar nya lösningar för framtiden. I de stora och genomgripande, komplexa stadsutvecklingsprojekt som nu pågår i Göteborg måste lösningar i enskilda projekt ses i en utzoomad kontext. Infrastruktur- och stadsbyggnadsfrågor här intimt samman och måste hanteras samtidigt och på flera olika nivåer.

De alternativ som studerats i detta projekt prioriterar fortfarande kollektivtrafikflödena på bekostnad av stadsmässigheten, detta för att möta dagens krav och förväntningar på Hjalmar Brantingsstråket som snabb kollektivtrafiklänk. På längre sikt måste stadsmässigheten prioriteras i detta centrala läge och kollektivtrafiken spridas i fler stråk. Detta kan göras genom att sprida flödena antingen vertikalt (planskilt) eller horisontellt (finmaskigare kollektivtrafikstråk genom fler kopplingar över älven i befintlig tunnel/bro eller med nya kopplingar).



ÖVERSIKTSPLANEN - ETT HÅLLBART GÖTEBORG

ÖP betonar vikten av att skapa en attraktiv region och att stärka kärnan. På den skalnivå som man rör sig i översiktsplanen kan man inte se och beskriva målkonflikter som uppstår i kärnan.

Hur uppfattar man att man är i centrum? Hur ska olika flöden av gång, cykel, kollektivtrafik och bil samverka i centrum? Hur stor barriärverkan får lov att uppstå? Hur skapar vi levande stadsmiljöer och hur påverkar vi upplevda gångavstånd?



Vilken sorts stad har vi i den orange sektorn? I strukturbilden saknas tvärlänkar och radiella förbindelser. Varför ska allt ledas till centrum?

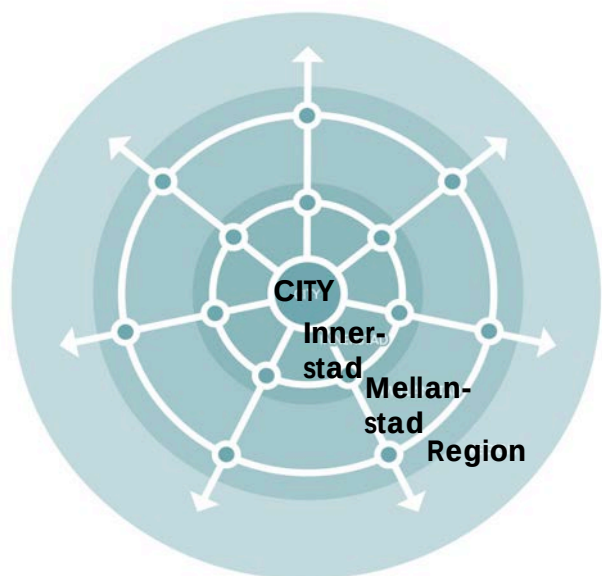
BESLUT OM ÖP FATTAS AV KOMMUNFULLMÄKTIGE I GÖTEBORG

MÅLBILD FÖR STADSTRAFIKEN 2035, GMP

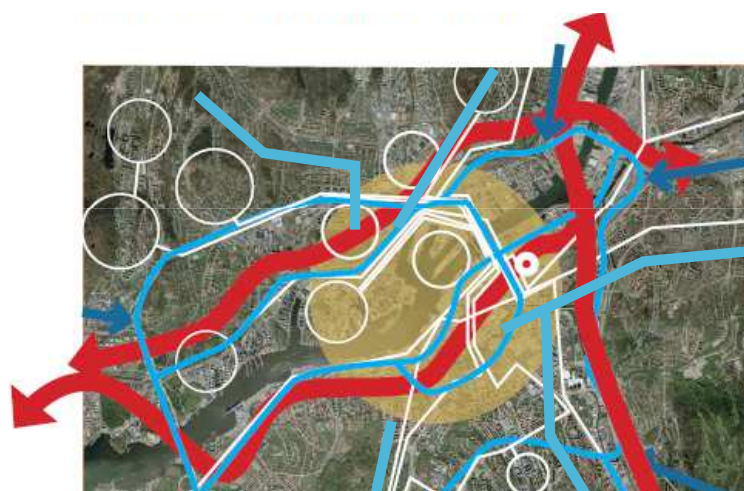
I "Målbild för stadstrafiken 2035" presenteras en ny strategi för hur resandemålet ska uppfyllas, se bilden.

Genom att införa nya ringar i det idag radiella kollektivtrafiksystemet så kan resorna snabbas upp. Men förslaget till nya ringar ligger fortfarande mycket centralt i staden. Två av ringarna passerar dessutom i ett gemensamt stråk över Hisingsbron.

BESLUT OM GMP FATTAS AV VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN OCH AV KOMMUNFULLMÄKTIGE I DE 3 STÄDERNA GÖTEBORG, PARTILLE OCH MÖLNDAL.



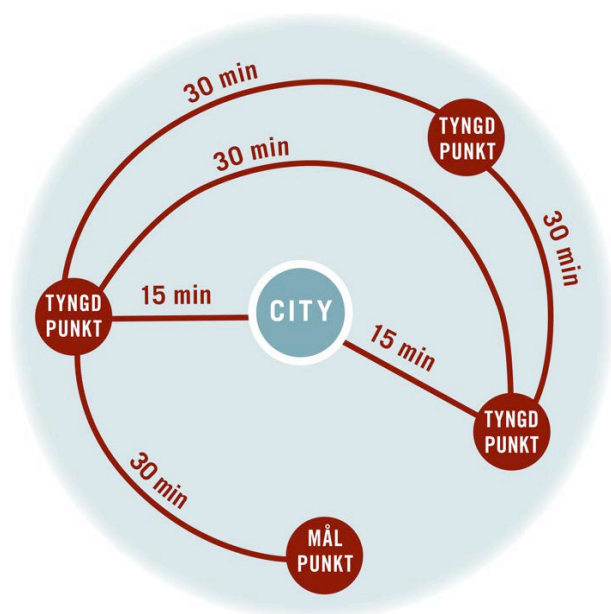
VISION ÄLVSTADEN OCH TRAFIKSTRATEGIN



GODSTRAFIK OCH BILTRAFIK SKÄR GENOM KÄRNAN

Älvstaden ska utformas så att den helar staden, möter vattnet och stärker kärnan. Innerstaden ska utvidgas över älven och vara öppen, inkluderande och dynamisk. Vision Älvstadens målbild överensstämmer med ett av trafikstrategins 3 delmål; "Attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv". Här står bl a att hastighet i första hand ska anpassas till gående, att då ytan i staden är begränsad så måste gaturummen omdisponeras för att ge plats åt levande stadsrum, samt att staden ska ha ett finmaskigt och sammanhängande gatunär utan barriärer. Trafikstrategins delmål "Nordens logistikcentrum" kan dock innebära en målkonflikt gentemot attraktiv stad. Infrastrukturen för godstrafik skär genom kärnan och skapar barriärer mycket centralt.

VISION ÄLVSTADEN ÄR ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE.
TRAFIKSTRATEGIN ÄR ANTAGEN AV TRAFIKNÄMNDEN



STORSKALIG KOLLEKTIVTRAFIK GENOM KÄRNAN ÖVER HISINGSBRON

RESTIDSMÅLET & VISION ÄLVSTADEN

Trafikstrategins restidmål för kollektivtrafiken på 30 min, som baserar sig på hur bilen tar sig fram i Göteborg, ska också tillämpas på kollektivtrafiken. Restidsmålet tillsammans med trafikstrategins tredje delmål "Ett lättillgängligt regioncentrum" är genom dagens förslag tänkt att lösas genom att all kollektivtrafik samlas på den nya Hisingsbron. Denna strategi löser dagens förutsättningar men bidrar inte på sikt till målet "Attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv".

BESLUT FATTAS AV TRAFIKNÄMNDEN

5. STUDERADE ALTERNATIV

Uppdraget i Vision Älvstaden är att skapa ett stadsmässigt stråk mellan Centralenområdet och Wieselgrensplatsen.

Det är de stora bil- och kollektivtrafikflödena i Hjalmar Brantingstråket som är den stora utmaningen i detta projekt dvs att åstadkomma ett stadsmässigt, finmaskigt och sammanhängande gatunät utan att skapa nya barriärer och samtidigt klara av stora flöden.

I projektet har tre olika principlösningar studerats för sträckan mellan Hisingsbron och Hjalmar Brantingplatsen; kallade för "Samlat", "Delat" och "Överdäckt".

"Delat" är det alternativ som förordas av tjänstemän och politiker. Förslaget är framtaget som en strategi/ en princip för visa hur man kan sila kollektivtrafikflödena och samtidigt skapa en långsiktigt stadsmässig struktur i området. Denna princip måste bearbetas vidare för att gestaltas ihop med de omgivande planerna.

"Samlat" alternativ innebär att man utgår från dagens situation men anpassar lösningen till ett ökat behov av kollektivtrafik med bl a utökad hållplats.

"Överdäckt" alternativ, som fanns med i samrådsförslaget till detaljplan 1 för Frihamnen, bygger på en mer omfattande överdäckning över kollektivtrafikstråket genom Frihamnen.

Samtliga förslag har utvärderats och konsekvensbeskrivits utifrån stadsmässighet, trafik, genomförande och ekonomi.

Samtliga förslag utgår från prognosticerade trafikflöden utan förändringar på systemnivå, vilket dock också ingick i uppdraget. Förändringar på systemnivå kräver ett vidare arbete. I detta fortsatta arbete behöver man titta på möjligheten att bygga en tät, gång- och cykelvänlig stad med omfördelade kollektivtrafikflöden.



DELAT - FÖRORDAT ALTERNATIV

I detta alternativ hanteras flödena genom att dela Hjalmar Brantingsstråket i två parallella stråk.

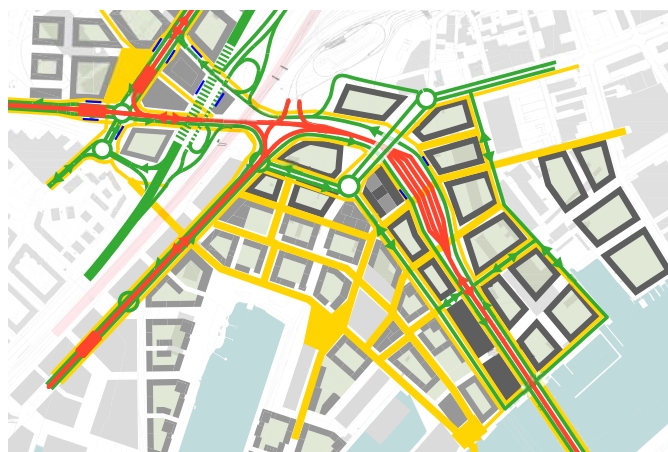
Det ena leder via Frihamnen till Lindholmen – "Frihamnsboulevarden". Det andra till Hjalmar Brantingsplatsen - Hjalmar Brantingsstråket.

Med två stråk skapas två gaturum med dimensioner som närmar sig de innerstadsgator vi känner från täta stadsmiljöer i städer av samma storlek som Göteborg. Stadsstrukturen medger kvarterstad med ett flertal möjliga kopplingar över stråket.

I skissprocessen gjordes bedömningen i arbetsgruppen att delningen medgav en trafikering utan separering i markplan. Efter samlat presidentsmöte med BN, FN, TN, Lundby stadsdelsnämnd, ÄU och PONN, tillkom ett förslag på en planskild korsning för bilar för att prioritera kollektivtrafiken högre.

Resultatet av politikernas beslut blev förslag till en bro över det mest trafikerade tvärstråket i Hjalmar Brantingsstråket.

Med de stråk som kan korsa stråken runt hållplatslägena skapas totalt tre kopplingar mellan Frihamnen och Ringön. Kopplingen mellan Lilla Bommen och Backaplan via Frihamnen skapar också ett gent stråk genom området.



SAMLAT

Det samlade stråket var ett försök att lägga all infrastruktur i ett stråk för att inte sprida ut de negativa effekter som det bär med sig som buller, dålig luft och barriärverkan. Detta angreppssätt får stora konsekvenser för stadsmässigheten.

Att försöka samla all trafik i ett stråk minskar antalet kvarter som blir bullerutsatta i området, all infrastruktur samlas på ett ställe och Frihamnen, Backaplan och Ringön kan utvecklas var och en för sig. Men med de flöden som man planerar för idag måste flera parallella stråk läggas sida vid sida i det samlade stråket. Stråket växer och blir minst 70 meter brett vilket är ett mått som gör att stadsdelarna på ömse sidor om stråket helt tappas kontakten med varandra. Det är också ett mått som har mycket liten grad av flexibilitet. Det är ett för stort mått för en gata och det är ett för litet mått för två gator med kvarter emellan.

Ett samlat stråk blir en renodlad länk mellan norr och söder. Stråket blir en barriär mellan Frihamnen och Ringön för de som bor och lever i området.

Ur trafikal synpunkt där den resande är i fokus är lösningen god till mycket god. Den etappvisa utbyggnationen och de kostnader för trafikomläggningar som krävs påverkar ekonomi och genomförande negativt.

Den samlade bedömningen är att ett samlat stråk inte klarar kraven som ställs på en innerstadsmiljö.



ÖVERDÄCKAT

Tanken var att förslaget att överdäcka Hjalmar Brantingsstråket mellan Frihamnen och Ringön skulle kunna skapa stadskvaliteter i ett plan ovanför kollektivtrafikstråket. Kollektivtrafiken skulle på så vis få högsta prioritet och bli nästan som en tunnelbana. Men eftersom hamnbanan och Lundbyleden ligger i samma nivå som överdäckningen skapas en ny barriär för alla som inte reser kollektivt. Dessa måste fortfarande ta sig till lågpunkten under hamnbanan och Lundbyleden. Porten under Lundbyleden och Hamnbanan är idag den viktigaste platsen för att koppla Lundby med innerstaden över älven. Platsen saknar idag stadskvaliteter. Kopplingen från den naturliga marknivån vid Hjalmar Brantingsplatsen upp till överdäckningens markplan blir storskaligt utformad med nya tunnelmynningar och ytkrävande ramper.

Att prioritera kollektivtrafiken i denna punkt kan ge stora konsekvenser för den fortsatta stadsutvecklingen i området och riskerar att isolera Lundby och Backaplan från Frihamnen och innerstaden på andra sidan älven.

Förslaget ger inte större BTA än övriga alternativ. Konstruktionskostnaderna för byggrätterna blir också större än under normala förhållanden. Ekonomiskt utskiljer sig detta alternativ som avsevärt dyrare än de andra alternativen och påverkan under byggtiden är stor.

ANALYSMETODER

STADSKVALITETER/TRAFIKKVALITETER

BJA/SKA-verktyget har använts för att utvärdera förslagets stadsrumskvaliteter. Utöver stadsrumskvaliteterna ger verktyget också en indikation på vilka effekter de olika förslagen ger på olika skalnivåer av staden och regionen både vad gäller stadsrumskvaliteter och trafikskvaliteter.

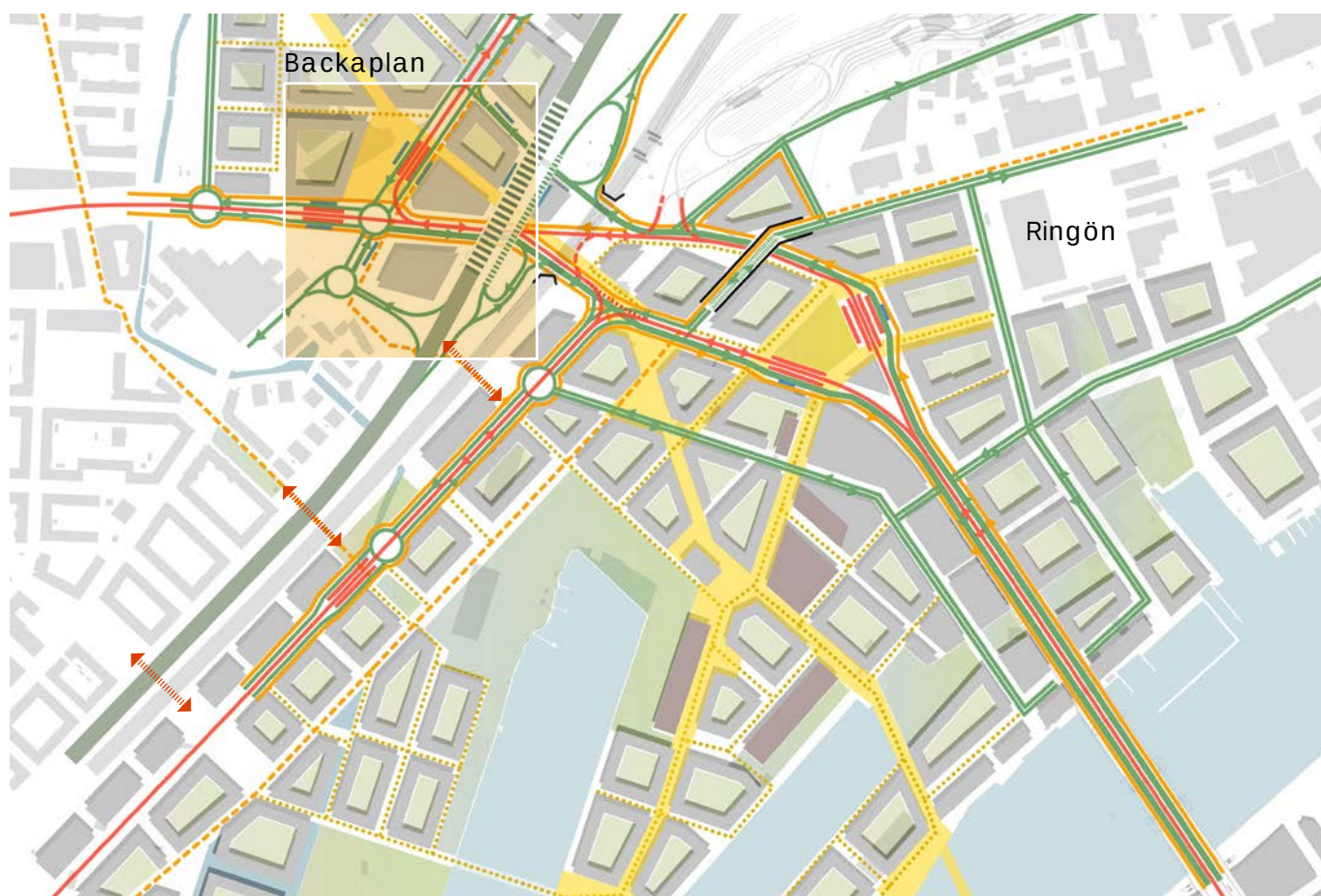
TRAFIKKVALITETER/GENOMFÖRANDE

Trafikskvaliteterna och genomförande/kostnad har bedömts utifrån en matris av trafikkontoret och visas under respektive alternativ.

EKONOMI

Ekonomi i de olika förslagen har utvärderats genom att jämföra BTA (byggnadsteknisk area), kostnadsdrivande konstruktioner för byggnader och infrastruktur samt kostnader för omläggning av trafik under byggtiden. Till detta har en fristående konsult anlitats som arbetat med schablonbelopp vilket ger en indikation på skillnader i kostnader.

5A FÖRORDAD PRINCIP - "DELAT"



Flödena hanteras genom att dela Hjalmar Brantingsstråket i två parallella stråk. Det ena leder via Frihamnen till Lindholmen – "Frihamnsboulevarden". Det andra till Hjalmar Brantingsplatsen - Hjalmar Brantingsstråket.

Med två stråk skapas två gaturum med dimensioner som närmar sig de innerstadsgator vi känner från täta stadsmiljöer i städer av samma storlek som Göteborg. Stadsstrukturen medger kvartersstad med ett flertal möjliga kopplingar över stråket.

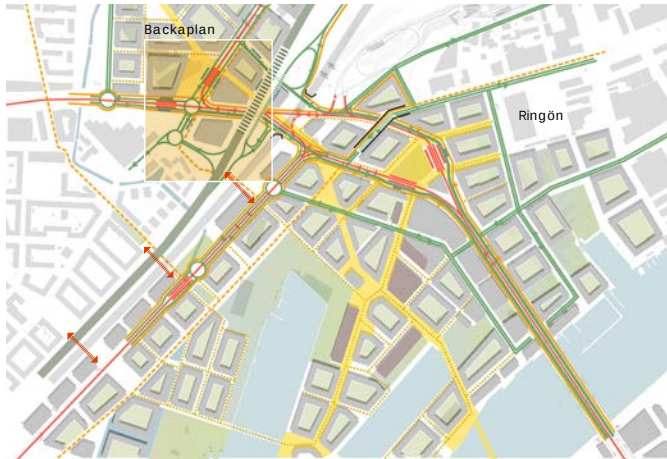
I skissprocessen gjordes bedömningen i arbetsgruppen att delningen medgav en trafikering utan separering i markplan. Efter samlat presidiummöte med BN, FN, TN, Lundby stadsdelsnämnd, ÄU och PONN, tillkom ett förslag på en planskild korsning för bilar för att prioritera kollektivtrafiken högre, en bro över det mest trafikerade tvärstråket i Hjalmar Brantingsstråket.

De tvärgående flödena för gående, cyklister och bilister planskiljs från kollektivtrafikflödena och löser kortsiktigt säkerhetsproblemen som de höga flödena skapar runt stråket.

Med de stråk som kan korsa stråken runt hållplatslägena skapas totalt tre kopplingar mellan Frihamnen och Ringön. Principförslaget kan utföras med eller utan planskildhet beroende på trafikflöden i framtiden.

ILLUSTRATIONSPLAN

med planskild lösning



SYSTEMNIVÅ

Kollektivtrafiken koncentreras till Hisingsbron och samlar flödena från alla hållplatser runt Centralstationen. Frihamnen blir den hållplats i staden som trafikeras med flest linjer.

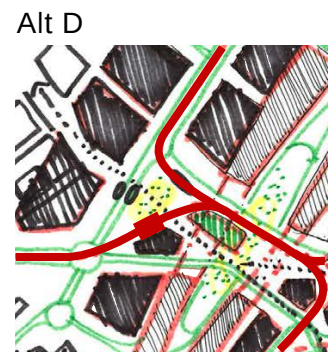
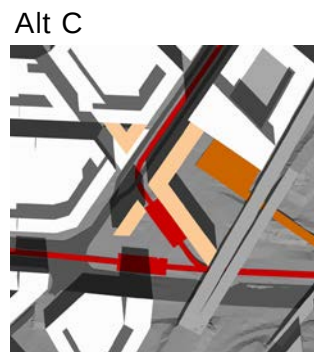
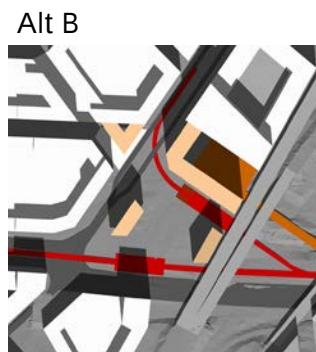
Flödena sprids i två stråk direkt efter brofästet, i Hjalmar Brantingstråket och i "Frihamnsboulevarden".

Hjalmar Brantingstråket har dubbelt så stora kollektivtrafikflöden som "Frihamnsboulevarden". Dubbelriktad kollektivtrafik och enkelriktad biltrafik utöver cykel och gångstråk i båda stråken.

Förslaget är en kompromiss mellan funktionsseparerad, modernistisk struktur och stadsmässig, sammanhållen stad. Snabb, storskalig spårvagnstrafik prioriteras framför gång-, cykel-, biltrafik.

Strukturen är anpassad för att kunna skapa kopplingar över stråken i framtiden.

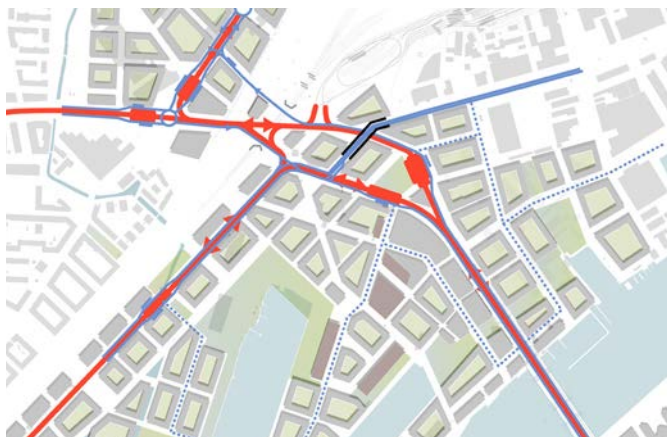
BACKAPLAN - OLIKA PRINCIPLÖSNINGAR



KONSEKVENSBESKRIVNING

- Hjalmar Brantingsplatsen ligger härigenom på en plats längre bort från Lundbyleden - en plats med mänskligare skala.
- Hjalmar Brantingsplatsen regional knutpunkt med utspridda hållplatslägen för att snabba upp trafiken.
- Lundbyleden kompletteras med stopp för ex-pessbussar.
- Hjalmar Brantingstråket följer dagens spår-läge.
- Gaturummen får en stadsmässig skala med mänskliga proportioner.
- Hållplatsläget vid Frihamnen utformas som ett hållplatstorg/park.
- Frihamnen kopplas framförallt med Ringön, med bron och stråk från piren och Jubileumsparken som passerar över torget/parken på ömse sidor om hållplatslägena.
- Eftersom stråken ska trafikeras med 45-60 m långa spårvagnar (jämfört med dagens 32 m) blir hållplatstorget mycket stort. Stor omsorg måste läggas vid att skapa en trygg miljö när det är mörkt och lågtrafik.
- Sjukhuset ligger nära hållplatserna och nås från markplan.
- Trafiken ger upphov till buller i två av Friham-nens stråk.
- Flexibiliteten i planen och tillgängligheten i området blir större.
- Kvarteren mellan spåren får byggbara mått.
- Kopplingen till Backaplan är fortsatt storska-lig under broarna för leder och hamnbana-n.
- Utformningen av stadsrummet mellan Back-a-plan och Frihamnen är på trafikens villkor. Det skapar otydliga stadsrum där olika tra-fikslag möts. Säkerheten är ledordet men tänket är funktionsseparerat och skapar otrygghet och minskar orienterbarheten.

TRAFIKSLAG



Spår- / Bussnät

- Delat läge med två stråk
- Robusthet under byggtiden
- Torg / Park som kopplar både hållplatserna
- Stombuss använder spårlinje

Spår / Stombuss ———
Buss ———
Lokal buss ·····



Gångnät

- Gångkopplingar under Hinsingsbro
- Fler gångbroar över Lundbyleden-Hamnbana behövs

Gångnät ———
Staket ———
Bro / Underpass - - - - -



Cykelnät

- Pendelcykelstråket också delat - enkel riktad på både sida av bron
- I princip - pendel cykel följer bil med eget körfält.

Pendelcykel ———
Övergrippandecykel nät - - - - -
Bro / Underpass - - - - -



Bilnät

- Delad riktning längst spårlinje
- Ny bro för bil som kopplar Ringön med Lindholmen

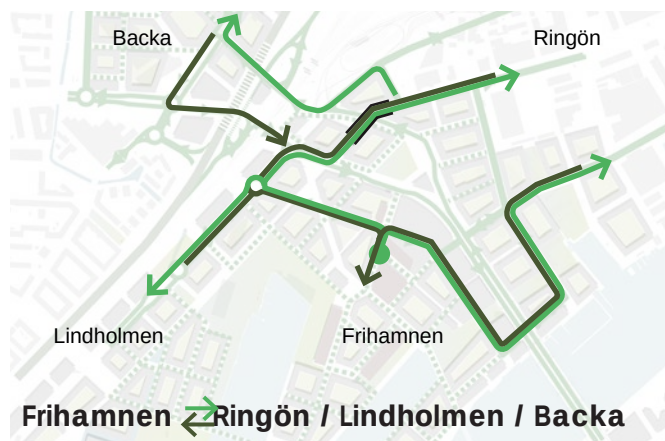
Bil väg med eget körfält ———
Angöring med bil ·····
Ny bro ———

PLANSKILD TRAFIKLÖSNING

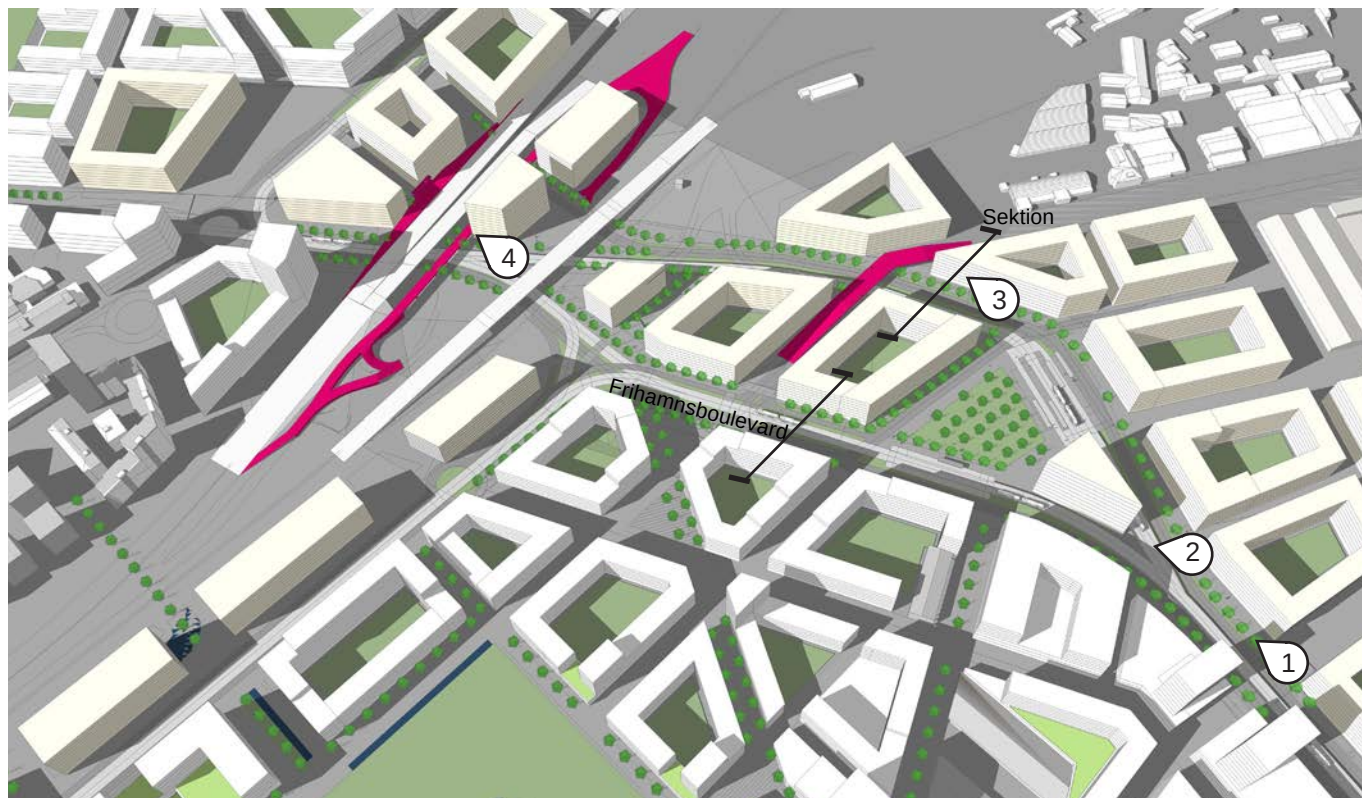


Kopplingar för biltrafik

- En ny bro möjliggör för bra kopplingar mellan Ringön och Lindholmen / Frihamnen
- Enklare att gå / cykla mellan stadsdelar kring Hjalmar Branting stråket.



VISUALISERINGAR



Perspektiv

Det rödmarkerade utvisar nya brokonstruktioner



SKISSER PÅ MÖJLIG DISPOSITION AV GATURUMMEN

SCHEMATISK SEKTION

Södra och norra delen av Hjalmarstråket :
Samma mått i gaturummet - olika disposition

FRIHAMNSBOULEVARDEN:

- Fokus på intimt rum mellan spårvagnsspår och trottoar/ uteservering
- Gata och spårvagnsspår separeras med träd-rad/refug

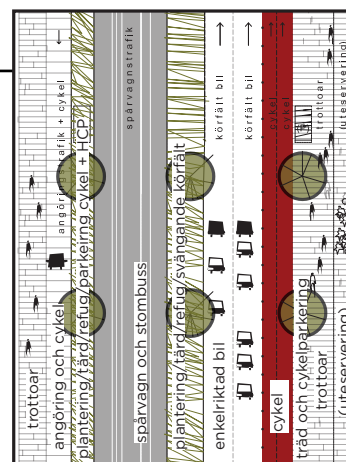
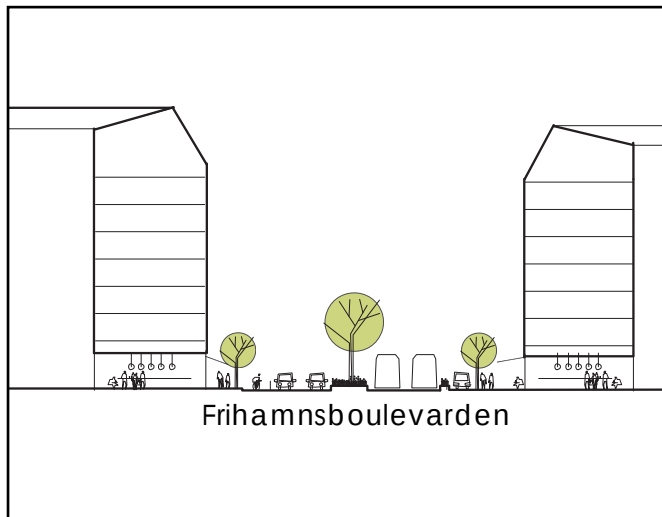
HJALMAR BRANTINGSSTRÅKET:

- Fokus på intimt rum mellan genomfartsgata för bil och cykel med trottoar/ uteservering
- Gata och spårvagnsspår separeras med träd-rad/refug/svängande körfält
- Spårvagnsspår skärmas med zon för träd/plantering/parkering

DISPOSITIONEN AV YTORNA ÄR ETT PRINCIPFÖRSLAG

De skallkrav som gäller är att:

- Spårvagnsspåren ska av säkerhetsskäl vara separerade från övrig trafik förutom vid hållplatslägen
- Refuger ska finnas runt spårområdet vid övergångsställen



REFERENSER



VASAGATAN I STOCKHOLM

- 2-filig biltrafik + svängande vänsterkörfält
- Inte spårvagnstrafik
- Busstrafik
- Planskild korsning "Klarabergsviadukten"
- Korsning i markplan Kungsgatan (genomfartsgata från Kungsholmen mellan Stockholm city)

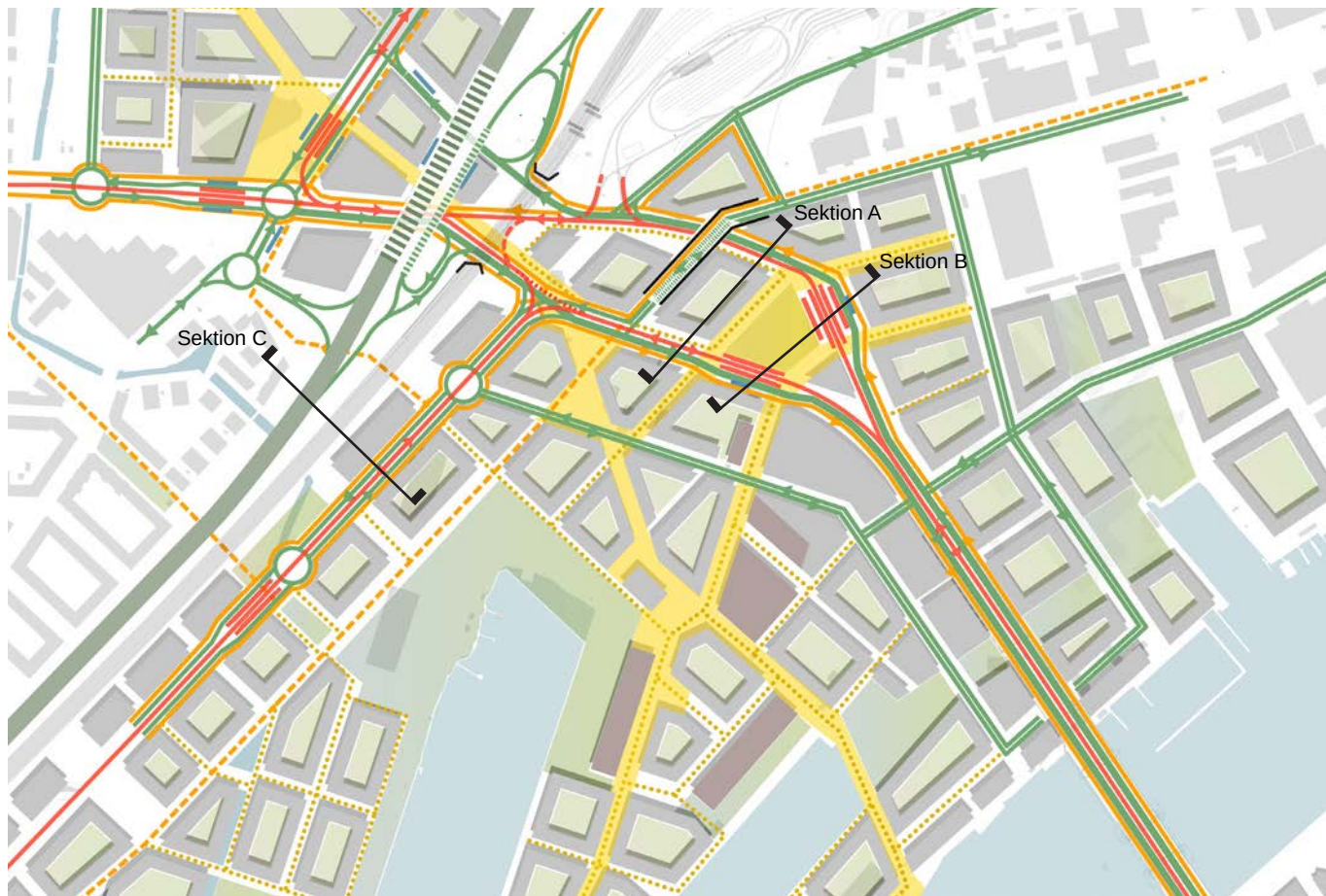


ÖSTRA HAMNGATAN I GÖTEBORG

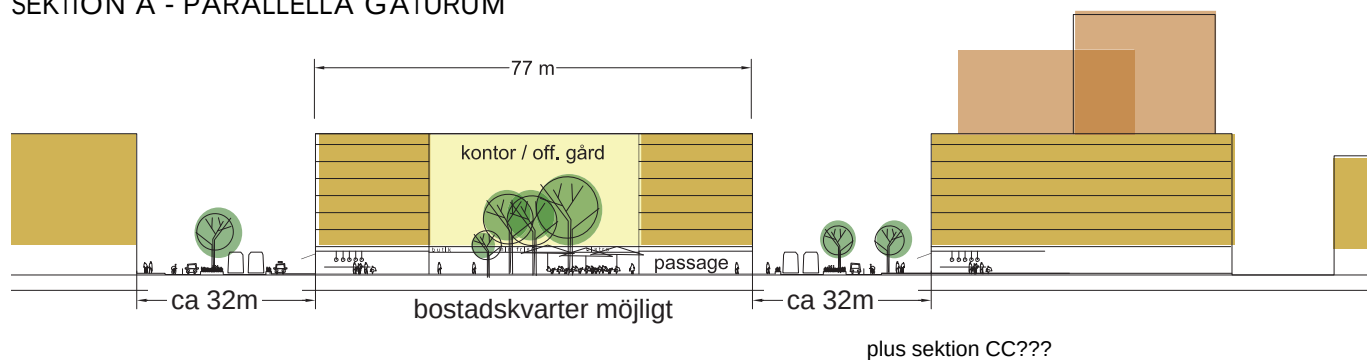
Östra Hamngatans gatusektion har fler bilar och fler cyklister men här finns ändå möjlighet att korsa i markplan.



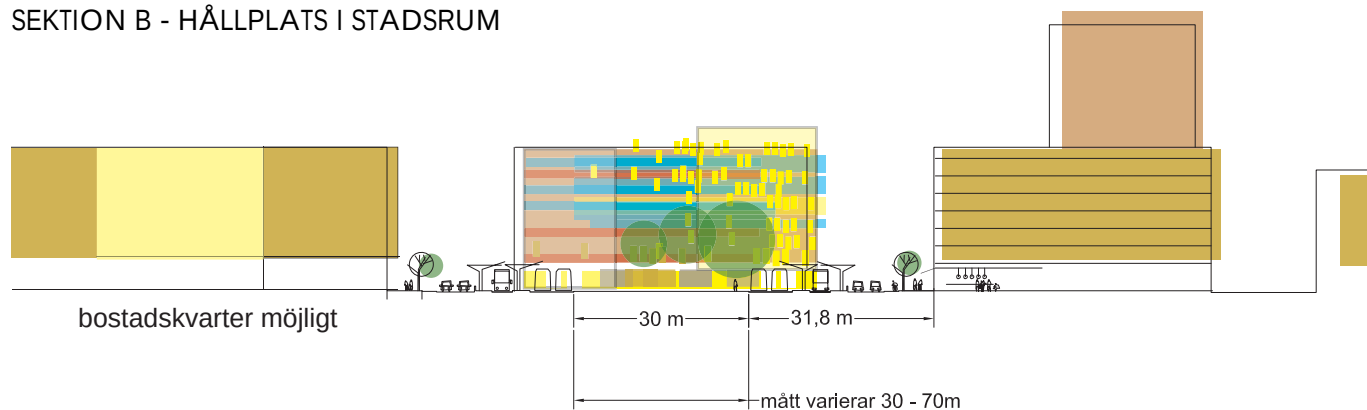
SEKTION GENOM GATURUM OCH TORG

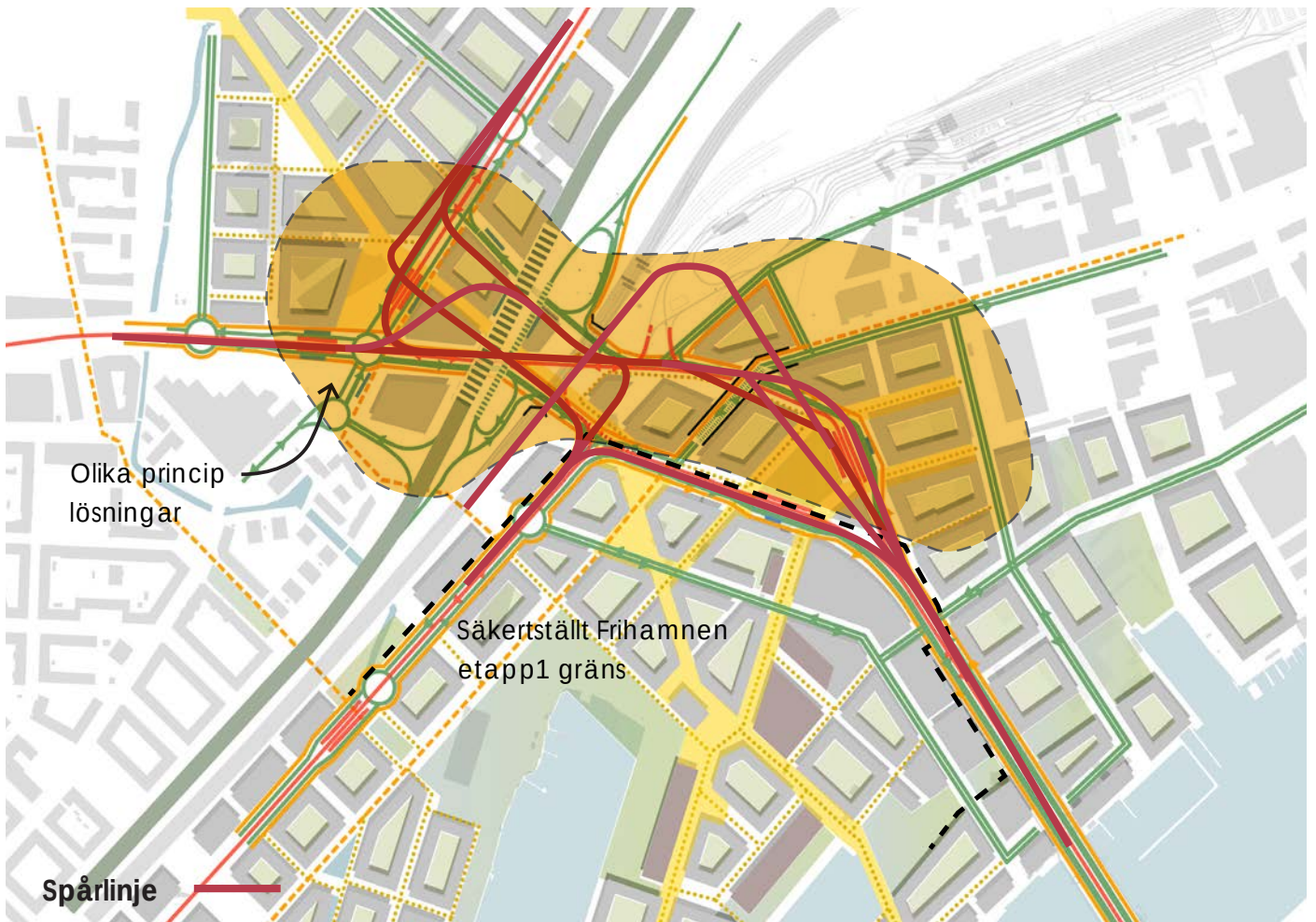


SEKTION A - PARALLELLA GATURUM



SEKTION B - HÅLLPLATS I STADSRUM





SPÅRLINJER

Under processen har flera alternativa dragningar av spår studerats. I bilden har lagts in flera olika möjliga principlösningar. I det valda principförslaget 'Delat' är lösningen anpassad till befintligt spårläge.

Fortsatta studier

Spårets läge ger olika påverkan på stadsmässigheten och har stor betydelse för framkomligheten för övriga fordon, cyklister och fotgängare. Det är viktigt att klara en bra koppling mellan Backaplan och staden, och hur man drar spåren under Hamnbanan och Lundbyleden. Då spåren har så stora krav på max lutning och kurvradier blir det ytterst viktigt att studera konsekvenserna för stadsdelen i detalj ur alla olika aspekter samt att vilja hitta optimala lösningar. Detta arbete kvarstår.

ANALYS

GRÖNSTRUKTUR I FRIHAMNEN

- Bilden visar en principstruktur för grönytorna i stadsdelarna. Gröytorna ska ges varierande innehåll och karaktär samt kopplas ihop både sinsemellan och med omgivande stadsdelar.
- I grönstråken ska finnas både gång- och cykelstråk.
- I det fortsatta arbetet är det viktigt att samstudera HjalmarBrantingstråkets kopplingar till grönstråken för att bli underlätta rörligheten.



SPACESYNTAX

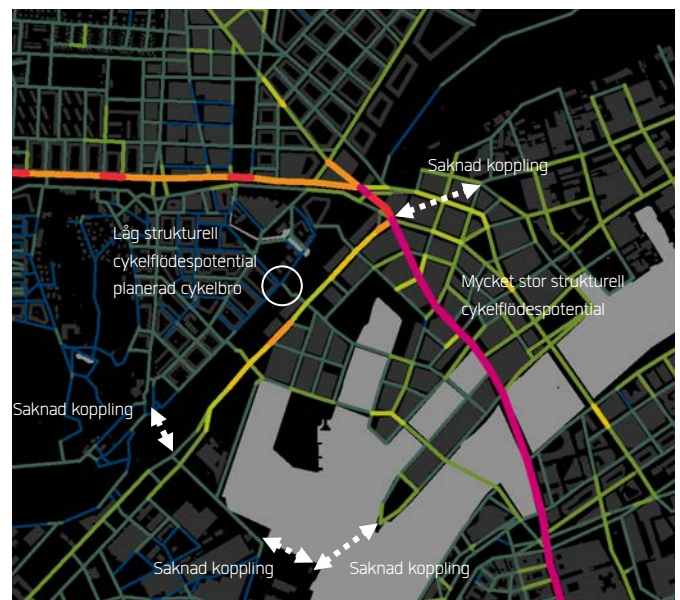
Planalternativ 1 inrymmer en lågbro från Lilla Bommen till Frihamnen och en färjelänk från Operan. Med planalternativ 1 skapas framför allt en väl tillgänglig förlängning av stråket Östra Hamngatan-Avenyn genom Frihamnen och vidare till Hjalmar Brantingsplatsen. Stråket knyter inte bara samman lokalt centrala stadsrum i olika stadsdelar, utan ökar också närheten mellan de mest tätbebyggda delarna av det framtida Göteborg. På så vis ökar lågbron närheten för många.



CYKEL FLÖDENSPOTENTIAL

SLUTSATSER

- Med en gång- och cykelbro från Lilla Bommen till Frihamnen och en koppling till Hjalmar Brantingsplatsen skapas ett framtida stråk av helt central betydelse för den framtida cykelstaden Göteborg.
- Det centrala stråket får troligtvis en lägre framkomlighet än Hisingsbrostråket men å andra sidan en kortare färdväg mellan många centrala stadsrum. På så vis kan de två stråken komplettera varandra genom att Hisingsbrostråket kan utvecklas till ett mer renodlat snabbt pendlingsstråk medan det centrala stråket blir naturligt använt av fler kortväga cyklister med lägre fartanspråk.
- Låg strukturell cykelflödespotential längs ny cykelbro till Brämaregården
- För ett väl sammanhängande cykelnät mellan stadsdelarna norr om älven har ett antal saknade kopplingar identifierats.



- Mycket högt
- Högt
- Måttlig
- Lågt
- Mycket lågt

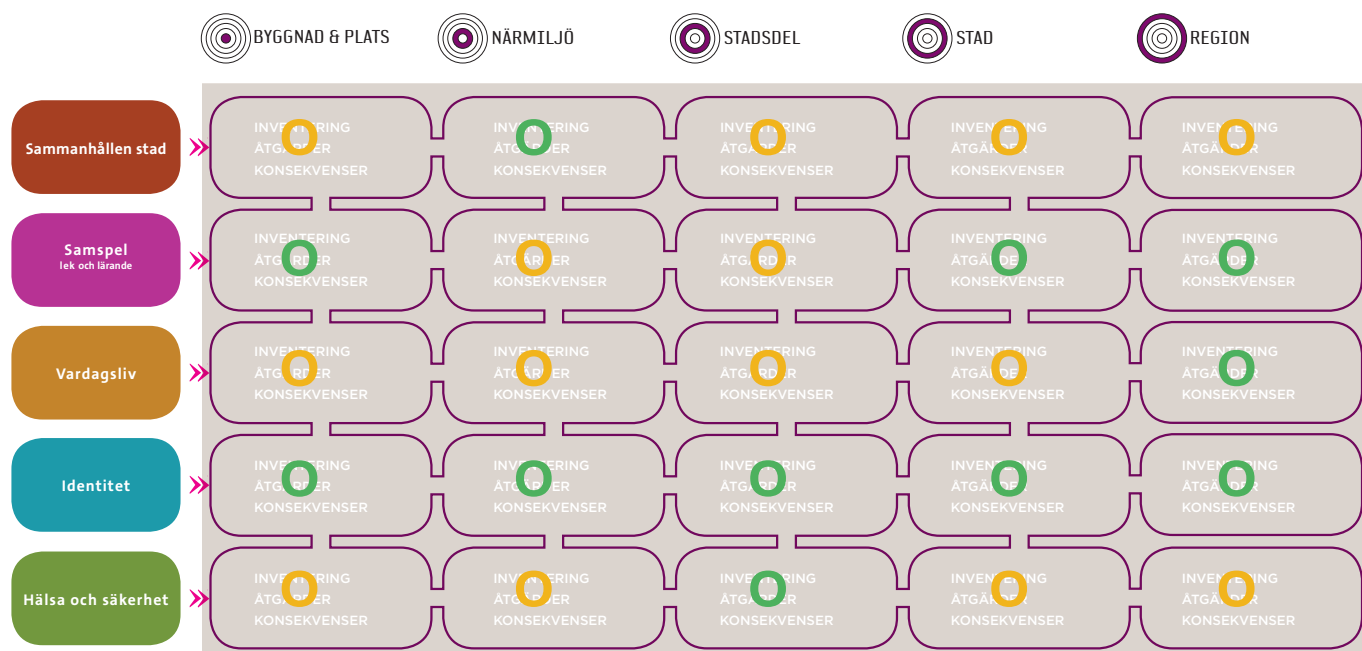
TRAFIKKVALITETER

UTVÄRDERING av delat alternativ.

Efter utvärderingen tillkom bron till Ringön.

Kolumn1	Kolumn2	Kolumn3	Kolumn4	Kolumn5
	Delat stråk	Komentar		
Kollektivtrafik				
Stomtrafik	mycket god	Framkomlighet		
Expressbuss trafik	god	Framkomlighet		
Närtrafik	god	Framkomlighet. Osäkerhet om hur närtrafiken utformas i alt 1 o 3		
Knutpunkter Hjalmar	god	Resenärs perspektiv		
Knutpunkt Frihamnen	mycket god	Resenärs perspektiv		
Sårbarhet rubusthet	mycket god			
Cykel				
Parallellt Hjalmarstråket	god			
Tvårs Hjalmarstråket	god			
Fotgängare				
Parallellt Hjalmarstråket	mycket god			
Tvårs Hjalmarstråket	mycket god			
Trafiksäkerhet	god	(personskador Gång och cykel)		
Biltrafik				
Hisingsbron - Backavägen	god	Framkomlighet		
Tillgänglighet Frihamnen-Ringön	mindre god	Vänstersvängar i plan i alt 3		
Genomförande				
Etappvis genomförande (Hjalmar / Frihamnen)	God			
Kostnad (trafiknämnden)	god			
Drift och underhåll	god	Överdäckning i alt 1		

STADSKVALITETER



DELAT STRÅK UTAN PLANSKILD KORSNING

FRAMTIDS SCENARIO

HJALMAR BRANTINGSSTRÅKET SOM ETT STADSMÄSSIGT STRÅK

För att området runt Frihamnen, Ringön och Backaplan ska kunna utvecklas till innerstadsområden behöver nya system utvecklas där en ny syn på hur strukturen för kollektiv- och biltrafiken ska se ut för att både möta dagens krav och den framtida staden.

I Hjalmar Brantingsstråket skulle det vara av stor betydelse om man kunde vända på resonemanget. Frihamnen ska bli central innerstad.

Frågor som borde ställts för att skapa rätt förutsättningar för stadsdelarna runt stråket att utvecklas till central innerstad är:

"Hur mycket kollektivtrafik tål stråket för att stadsdelen ska kopplas åt så många håll som möjligt med stadsmässiga stråk?"

"Hur stora flöden behöver tas omhand i andra stråk, såsom Älvsborgsbron, Tingstadstunneln, Marieholmsförbindelsen, eller i nya stråk såsom Linbanan, Lindholmsförbindelsen, nya gång och cykelbroar över älven?"

"Eller måste vi tänka planskilda lösningar som tunnelbana eller högbana för att klara framtida flöden? Var kan storskaliga lösningar som dessa i så fall placeras?"

Ny infrastruktur inne i kärnan får inte ske på bekostnad av stadsmässigheten, då kommer vi ha svårt att uppnå en sammanhängande stad och vår strävan att fysiskt integrera stadsdelarna som idag är separerade från innerstaden av trafiklederna får mycket små möjligheter att integreras

Kollektivtrafik:

- Samlat stråk för spårvagn och buss.
- Kopplingen mellan södra innerstaden och Lindholmen är tänkt att ske med electricity bussar, både kapacitetsstarka som går i ett övergripande system och mindre bussar som kan gå i ett finmaskigare nät inne i stadsdelen
- Snabb trafik till Lindholmen sker i Lundbyleden

Fotgängare:

Möjligt att korsa Hjalmarstråket vid varje tvärförbindelse ca var 50-100m utmed hela sträckan från Hisingsbron till Wieselgrensplatsen

Cyklister:

Möjligt att korsa Hjalmarstråket vid varje tvärförbindelse ca räknar man att cykel ska kunna passera var 50-100m eller glesare? 50-100m utmed hela sträckan från Hisingsbron till Wieselgrensplatsen

Biltrafik:

Stadsboulevard med enkelriktad trafik på var sida om spåren som i Vasagatan i Stockholm. Bilarna kan korsa stråket ca var 100-300m

Samspel:

Funktionsblandade trafikslag

Samspelshastighet, hög tillgänglighet

SYSTEMNIVÅ

Kollektivtrafiken lyfts från Hisingsbron och Frihamnen till Tingstadstunneln och Älvsborgsbron för att effektivisera befintlig infrastruktur.

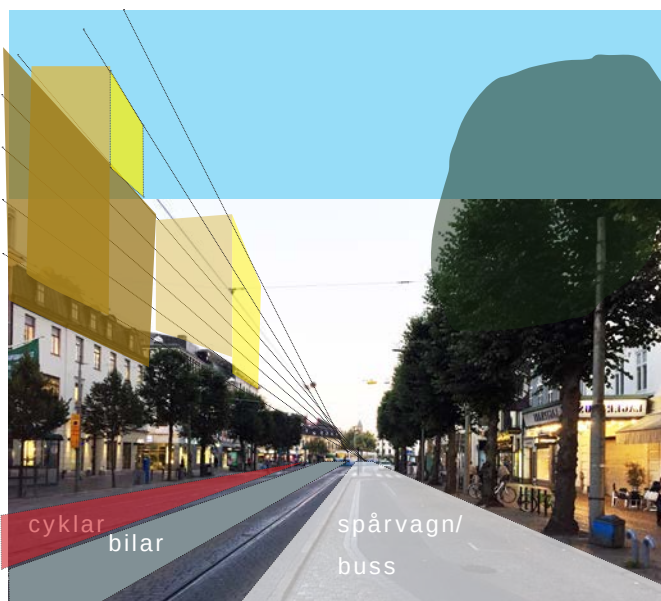
- Stadsmässig kontext
- Kollektivtrafik i samspelshastighet
- Prioritet på tillgänglighet för boende och verkande inom stadsdelarna
- Tillgänglig koppling från mellanstaden till Centralstationen via lite långsammare trafikerings i innerstadsnätet.
- Framkomlighet mellan stadsdelar sker med tvärbanan i mellanstadsstråket.
- Hjalmar Brantingsplatsen lokal knutpunkt med byten mellan innerstadsnätet och tvärbanan i Lundbyleden

KONSEKVENSBESKRIVNING

Frihamnen och Backaplan blir nya stadsdelar i innerstaden med goda kopplingar till omkringliggande stadsdelar och med goda kopplingar till mellanstaden.

Regionala kopplingar flyttar utåt i systemet.

- Stråket följer dagens läge av spårområde men kan läggas närmare omgivande marknivåer.
- Sjukhuset kan nås från alla gator.
- Befintlig infrastruktur såsom Lundbyleden måste ställas om för effektivare persontransporter.



Östra Hamngatansgatussektion, fler bilar, fler cyklar och möjligheter att korsa vid.

- Regional godstrafik separeras från de delar av leden som ska fungera som koppling mellan stadsdelarna.

Lösningen kan göra en spårvagnsförbindelse vid Lindholmen överflödigt, men kan behöva stödjas av fler gång- och cykelbroar.

TRAFIKPRINCIP

Kollektivtrafik:

Samlat stråk för spårvagn och buss

Kopplingen mot Lindholmen sker direkt efter brofästet.

Fotgängare:

Möjligt att korsa stråket vid alla tvärgående stråk.

Cyklister:

Möjligt att korsa stråket vid alla tvärgående stråk.

Enkelriktade cykelbanor runt mittkvarteret.

Biltrafik:

Enkelriktad trafik runt.

mittkvarteren och enkelriktad korsande trafik runt mitt kvarteret

Jämför S Allén/ Parkgatan



FRAMTAGNA SKISSER FÖR 'DELAT'

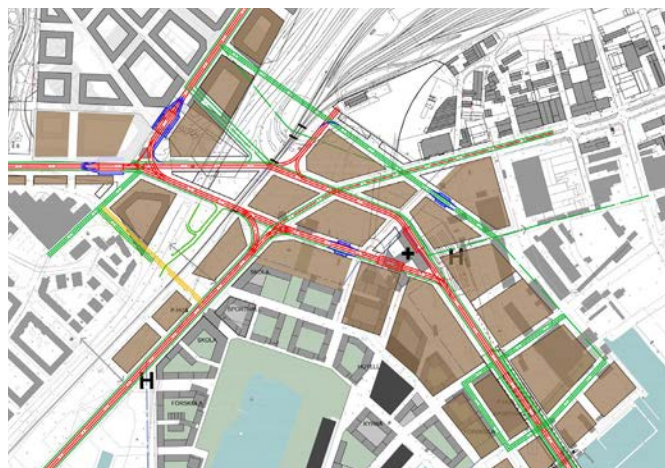
ALTERNATIV UNDER PROCESSEN

FÖRSLAG UTAN DIAGONALT STRÅK GENOM FRIHAMNEN

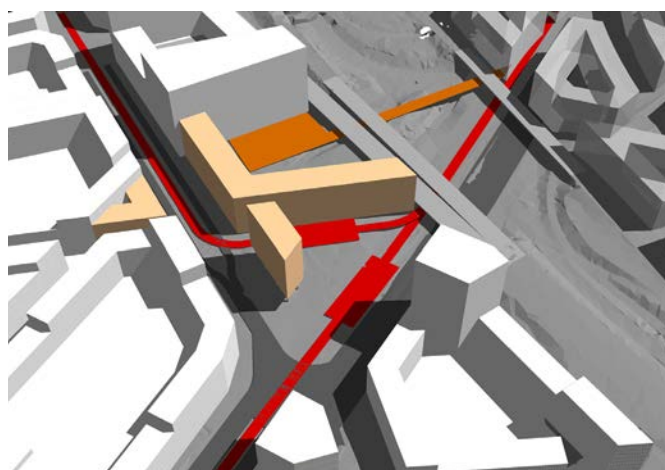
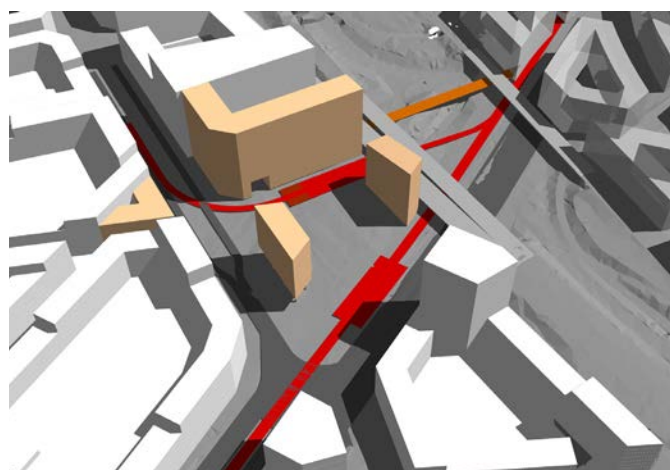
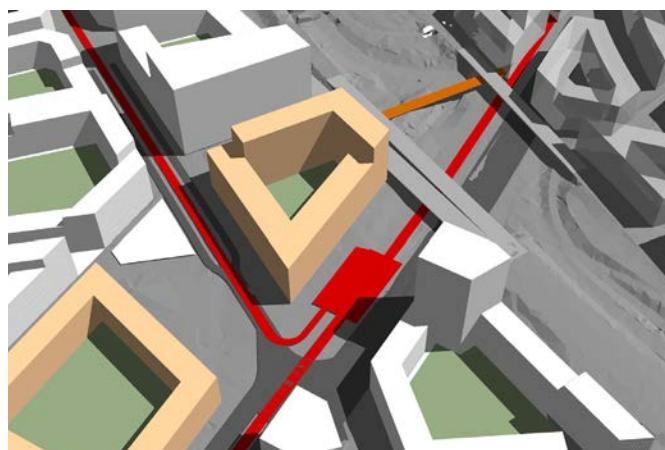
I de inledande skisserna var ambitionen att rätta ut Hjalmar Brantingsstråket för att skapa genare kopplingar i området.

Trafikkontoret förespråkade att stråket skulle ligga kvar i den fåra som spårvagnsspåren följer idag.

Principen i skisserna bredvid är samma, men utformningen skiljer sig åt.



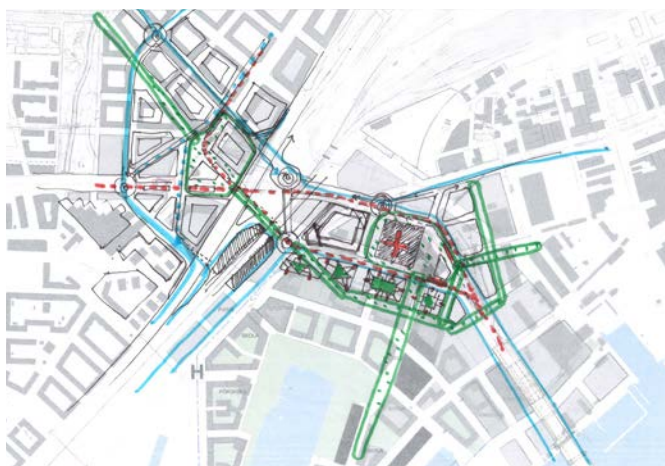
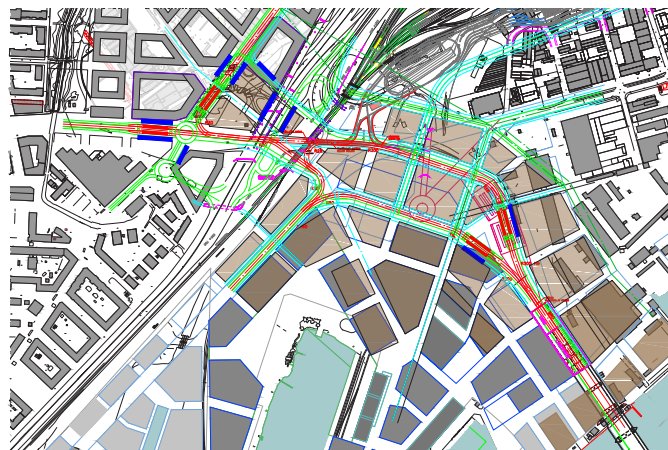
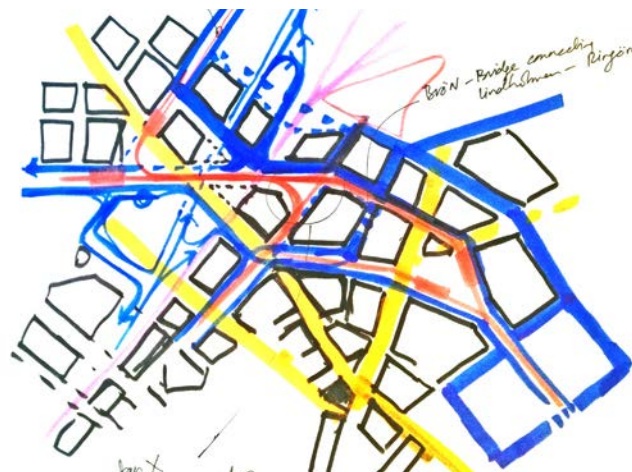
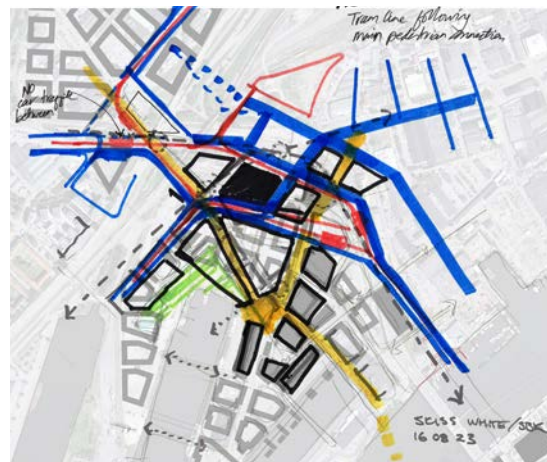
BACKAPLAN - OLIKA LÖSNINGAR



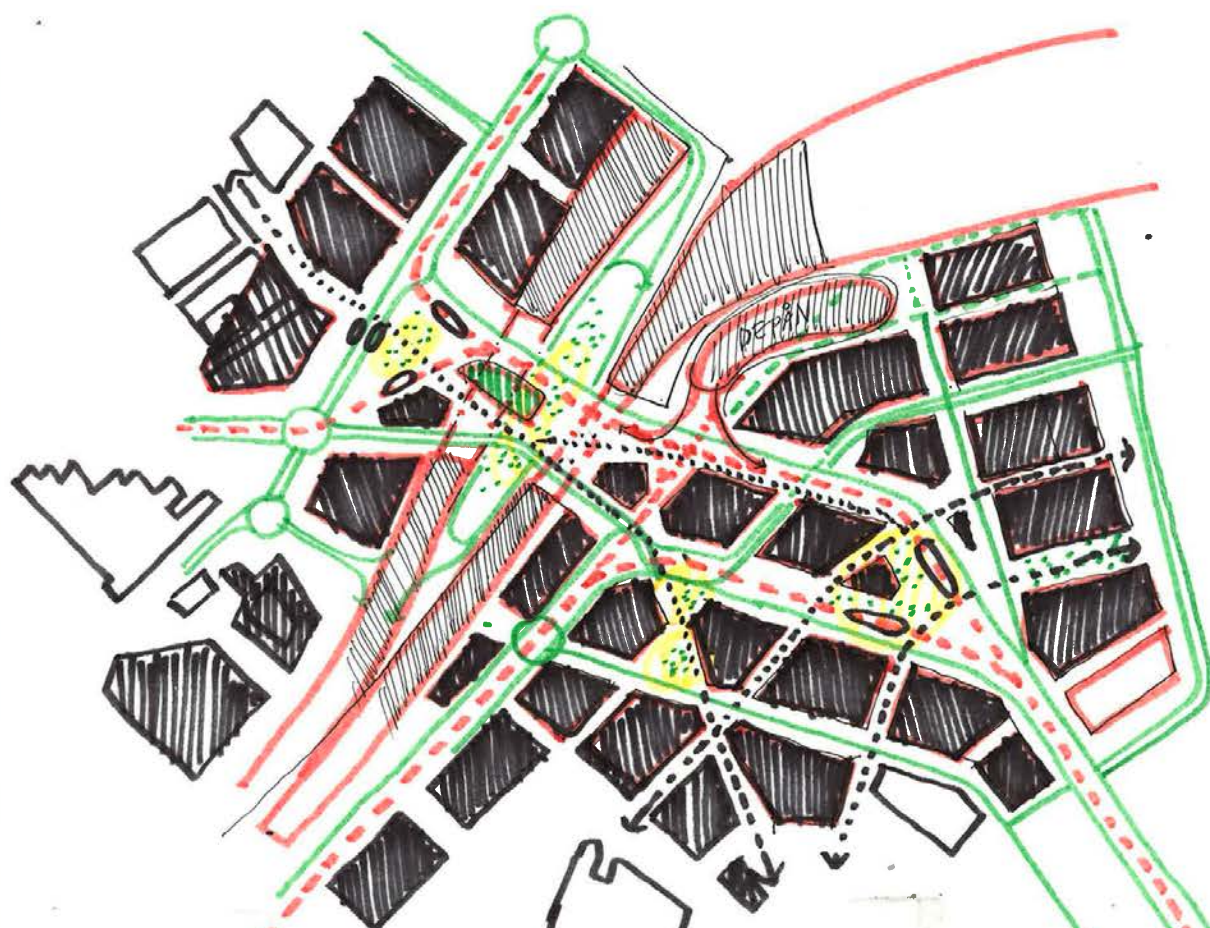
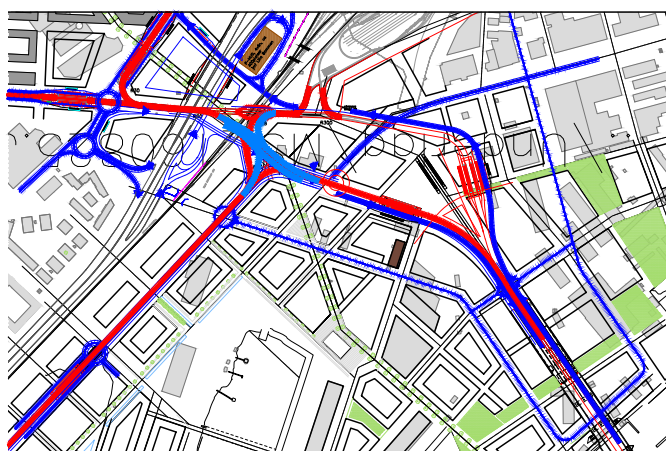
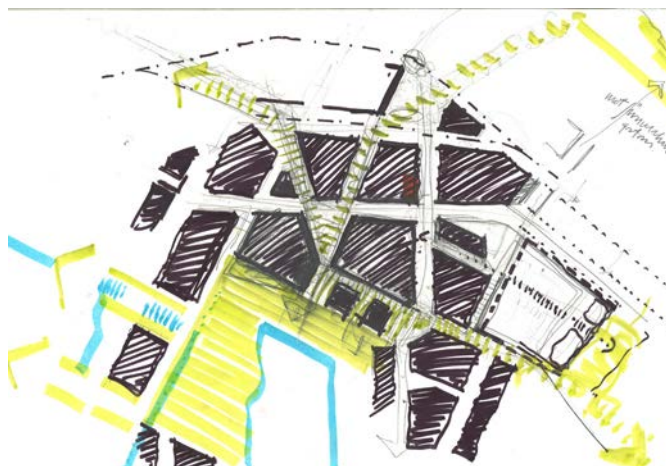
FÖRSLAG MED DIAGONALKOPPLING - FRIHAMNEN / BACKAPLAN

Lundbyleden och Hamnbanan ligger och blockerar flera av de naturliga kopplingarna mellan stadsdelarna i området.

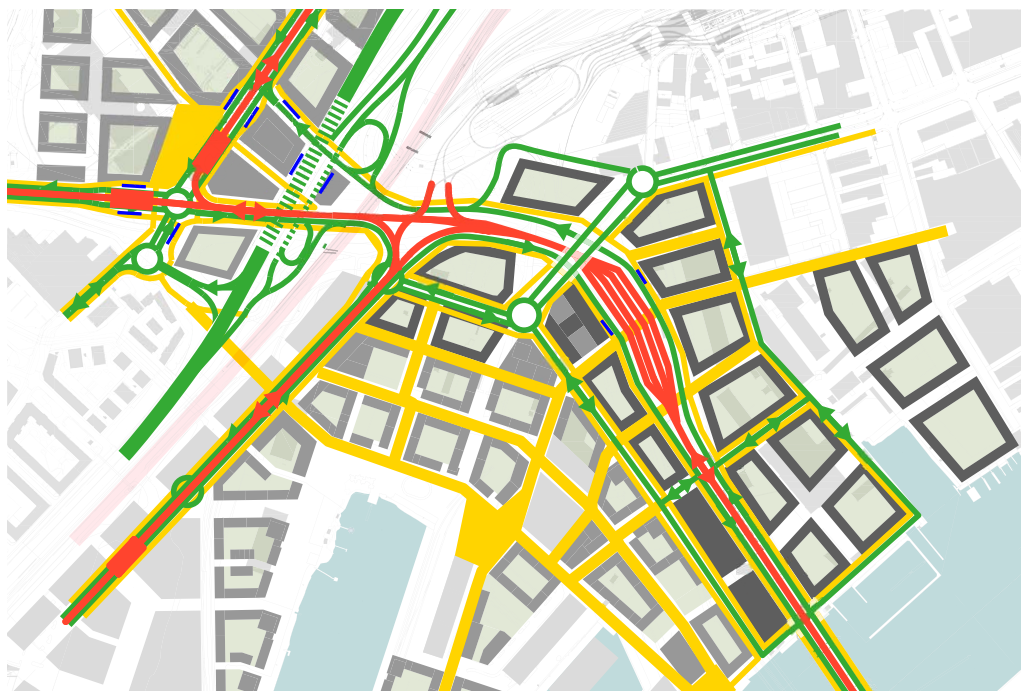
Stråket i Swedenborgsgatans förlängning genom Frihamnen mot Lilla Bommen sågs som den bäst genomförbara kopplingen, utifrån den funktion och de förutsättningar och krav som varit strukturerande för Hjalmar Brantingsstråkets riktning och utbredning.



RINGÖN - LINDHOLMEN



5B SAMLAT & ÖVERDÄCKAT



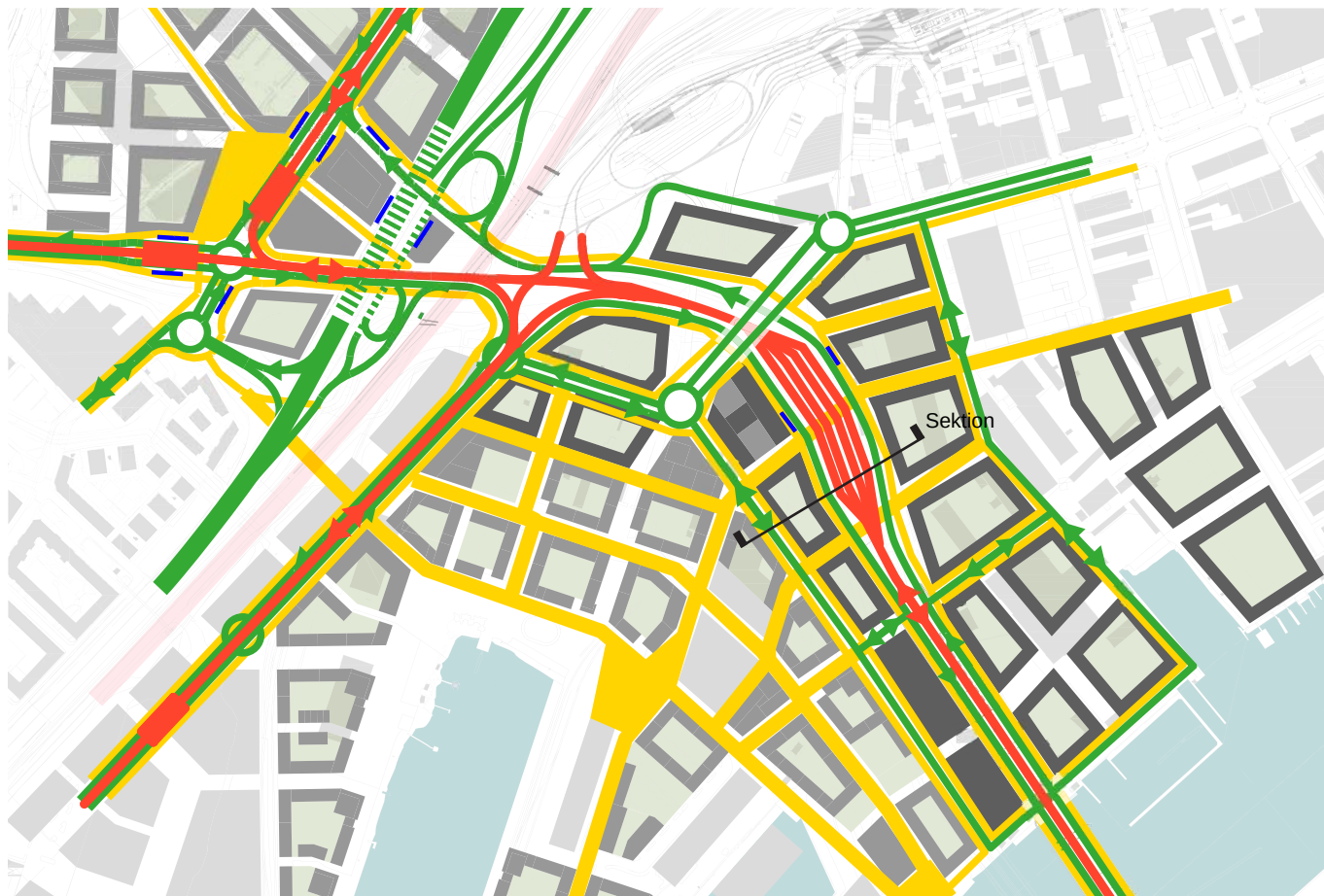
SAMLAT



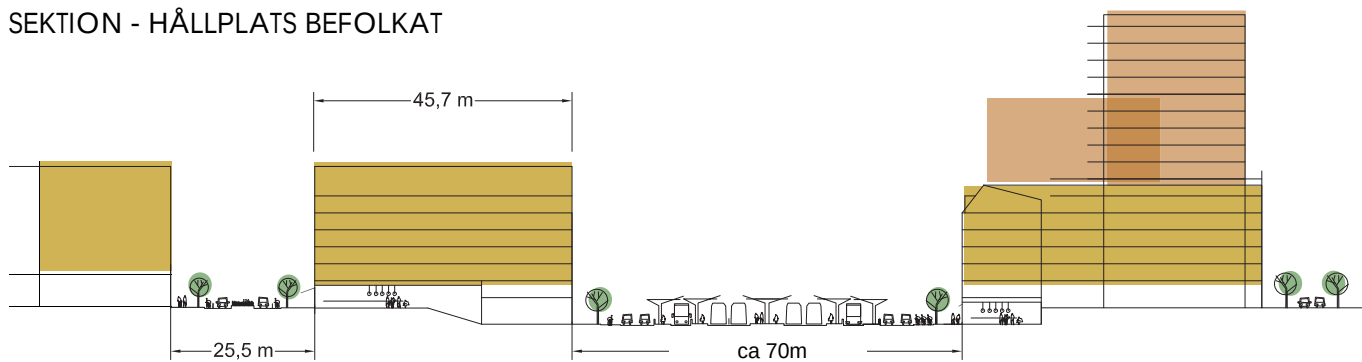
ÖVERDÄCKAT

De två alternativen 'Samlat' och Överdäckt, beskrivs på följande sidor. De har analyserats och konsekvensbedömts på samma sätt som det 'Delade'.

SAMLAT



SEKTION - HÅLLPLATS BEFOLKAT



- Mer trafik än vid centralstationen
- Buller är vara en stor utmaning

REFERENS - CHALMERS HÅLLPLATS

bild

REFERENS - SKÅNEGATAN, GÖTEBORG



SYSTEMNIVÅ

TRAFIKPRINCIP

Kollektivtrafik:

- Samlat stråk för spårvagn och buss
- Höga flöden
- Kopplingen mot Lindholmen sker efter hållplatsläge

Fotgängare:

- Möjligt att korsa spåret endast vid hållplatslägen

Cyklister:

- Möjligt att korsa spåret vid hållplatslägen

Biltrafik:

- Enkelriktad trafik på var sida om spåren.
- Planskild korsning kopplar biltrafik mellan Ringön och Frihamnen

Samspel:

- Funktionsseparerade trafikslag
- Hög hastighet på kollektivtrafiken för att uppnå framkomlighet

Hållplatsläget

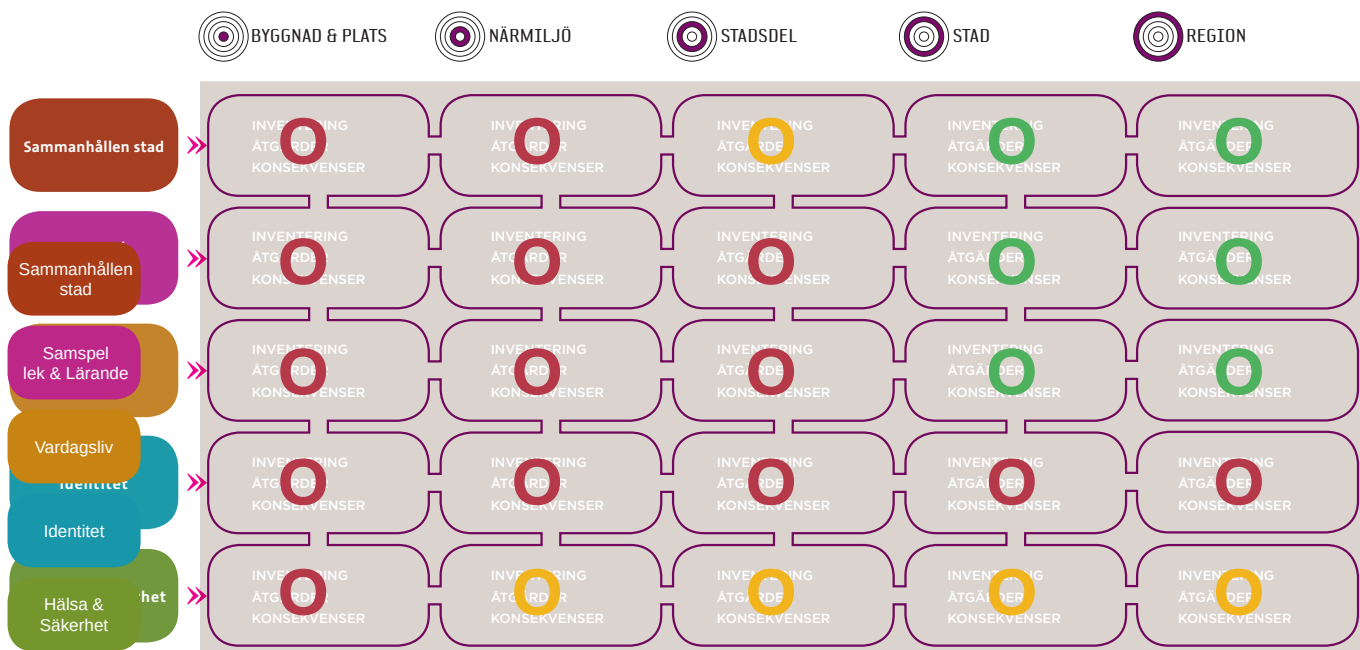
- 70 meter brett
- Höga kollektivtrafikflöden
- Tvärkopplingar endast vid hållplatsläget
- Planskild koppling för bilister

- Dimensionerat för högtrafik
- Överdimensionerat i förhållande till status i kollektivtrafiksystemet = är inte en knutpunkt
- Ödligt utanför högtrafik

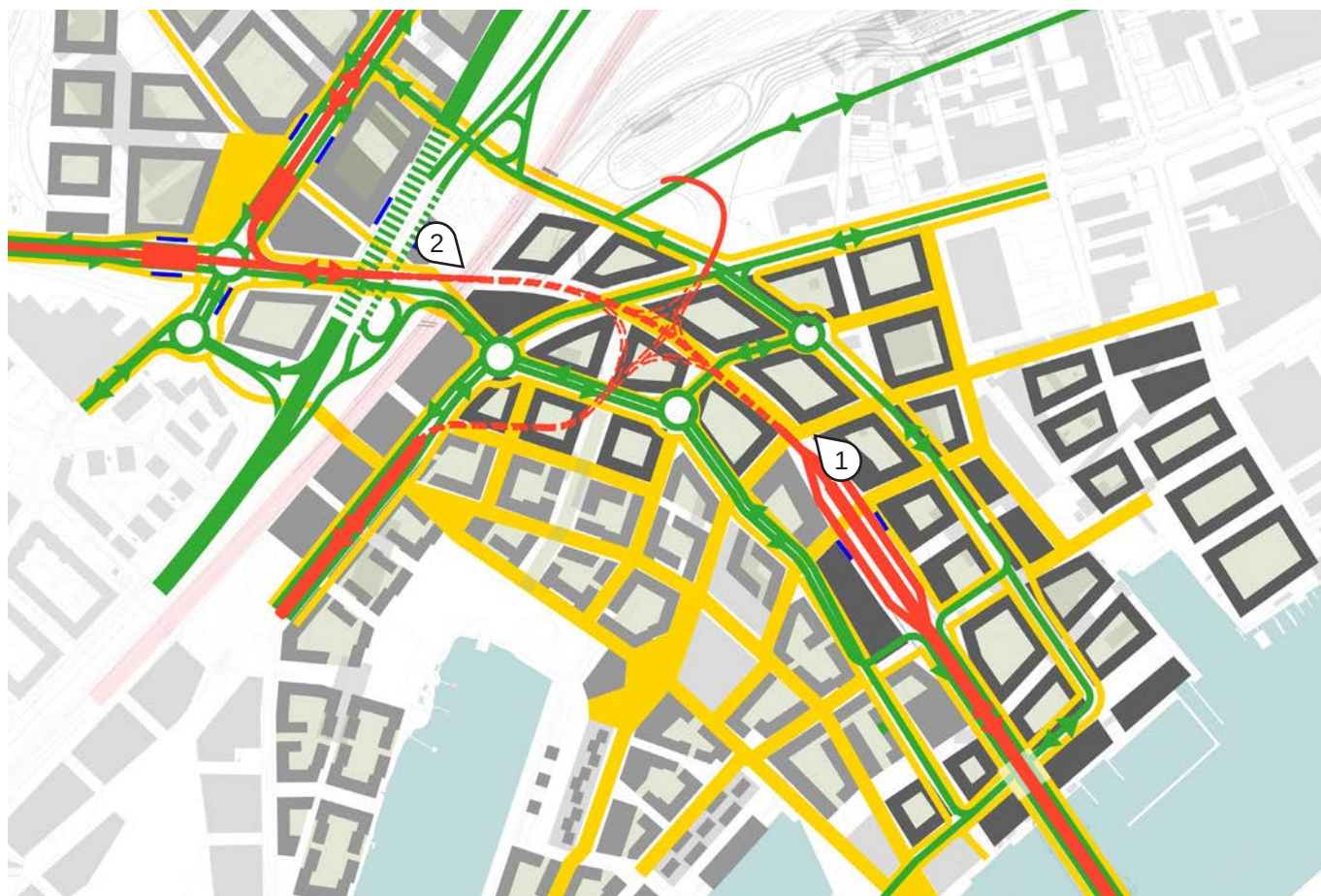
En alltför storskalig lösning i ett framtida stadscentralt läge

KONSEKVENSBESKRIVNING

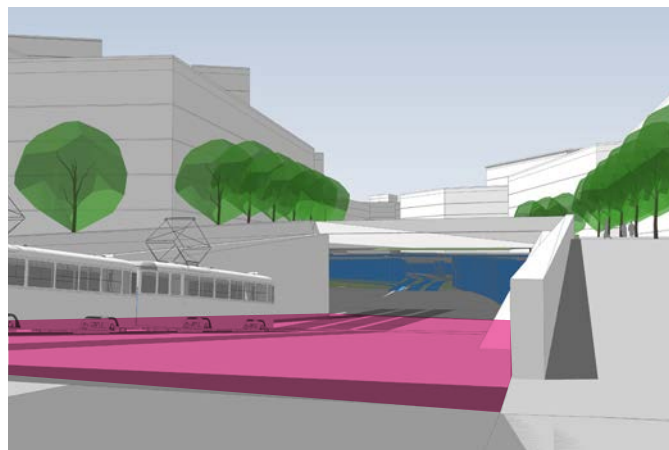
- Fokus på kollektivtrafikflödets framkomlighet, gynnar kollektivtrafikkoppling till mellanstaden
- Kollektivtrafikflödena skapar nya barriärer
- Befäster den fysiska segregationen av stadsdelarna i mellanstaden med innerstaden
- Hållplats Frihamnen blir överdimensionerad i förhållande till sin betydelse i kollektivtrafiksystemet
- Frihamnen blir en blandstadsenklav med få kopplingar till omgivande stadsdelar
- Frihamnen blir beroende av en eller flera gång- och cykelbroar över älven eftersom lösningen innebär en kraftig barriäreffekt längs större delen av Hjalmarstråket
- Kopplingen mellan Frihamnen och Backaplan blir svår att utforma stadsmässigt
- Stråket följer dagens läge av spår område.
- Funktionen för bilbron ligger kvar men läget förändras.
- Hållplatsläget ligger kvar på samma markhöjd som idag (-1,5)
- Sjukhuset nås från via bron (ca+3,8)
- Svänggradierna för kollektivtrafiken innebär att spårområdet vid kopplingen mot Lindholmen, blir onödigt stort



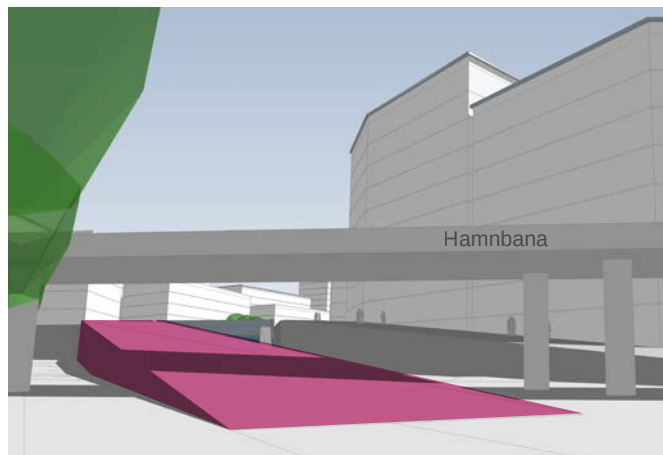
ÖVERDÄCKAT



VISUALISERING



Vy 1
Vy av tåg som är inte tillgänglig till gående



Vy 2
Gång-cykel ramp koppling till Backa från överdäckningsnivå

REFERENS

SLUSSEN

Bussar mot Nacka Värmdö och
Söderorterna bortom t-banan

SYSTEMNIVÅ

Kollektivtrafiken prioriteras i en planskild nivå. Att sprida flöden antingen planskilt eller i ett finmaskigt nät av stråk gynnar stadskvaliteterna.

Att skapa en överdäckning lokalt vid Frihamnen/Ringön är inte samma sak som att man satsar på ett nytt system med planskild kollektivtrafik. Övergångarna mellan ett planskilt system och ett markbundet spårvagnssystem i resten av staden är inte lösta. Istället blir stadskvaliteterna i området sämre.

TRAFIKPRINCIP

Kollektivtrafik:

Samlat stråk för spårvagn och buss.

Kopplingen mot Lindholmen sker efter hållplatsläget under mark

Fotgängare:

Möjligt att korsa stråket vid hållplatsläge och ovanpå överdäckning. Gatorna ovan överdäckningen kan inte bilda en sammanbunden gatustruktur pga höjdskillnaderna i området. Kopplingen längs stråket mellan Backaplan och Frihamnen blir därmed inte stadsmässig. Hållplatsläget hamnar på en alltför låg nivå i förhållande till omgivande kvarter. Den redan storskaliga vägmiljön under Lundbyleden och hamnbanan får ytterligare ett storsklit element, med ramper från lågpunkten under hamnbanan upp till överdäckningen.

Cyklister:

Möjligt att korsa stråket vid hållplatsläge och ovan överdäckning

Biltrafik:

Dubbelriktad trafik i parallellgator till spårstråket

Planskild korsning under Hisingsbron kopplar biltrafik från Centralstationen och Frihamnen/Ringön

Samspel:

Funktionsseparerade flöden

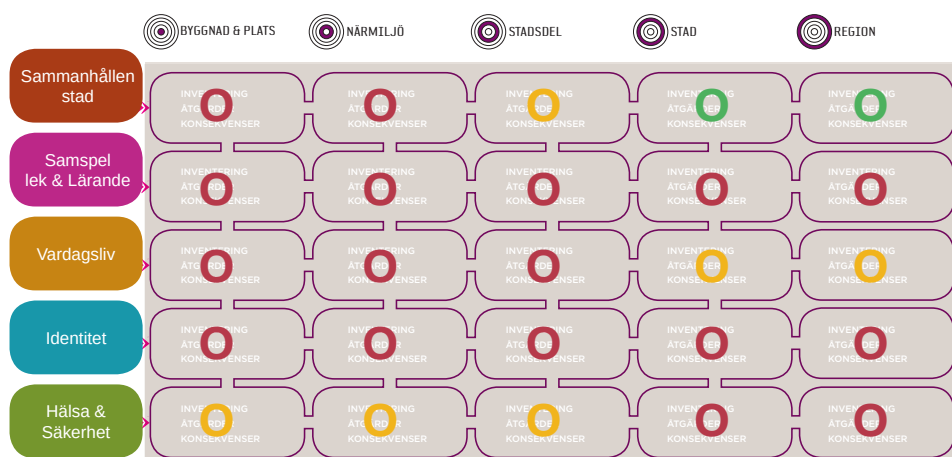
Höga hastigheter i stråket

Samspelshastighet på överdäckning

En snabb koppling för kollektivtrafiken mellan City och Hisingen sker på bekostnad av kopplingen mellan Innerstaden och Backaplan/Lundby via Frihamnen/Ringön. Överdäckning ger möjlighet till stadsmässiga kopplingar i marknivå mellan Ringön och Frihamnen, men skapar nya hinder i kopplingarna vidare in mot Hisingen.

KONSEKVENSBESKRIVNING

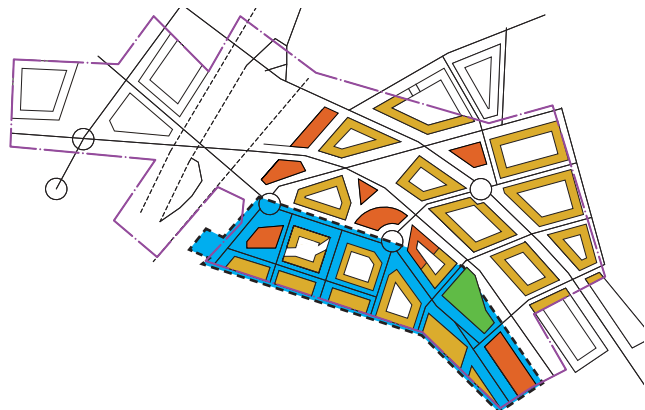
- Frihamnen blir en blandstadsenklav med några bra kopplingar på överdäckningen till Ringön varav Ringögatan är den ena.
- Kopplingen mellan Frihamnen och Backaplan är mycket svår att utforma stadsmässigt.
- Hållplatsläget är överdimensionerat och otryggt utformat.
- Storskalig planskild lösning.
- Hållplatsläge ligger en våning lägre än omgivande gator och avslutas med en tunnelmynning in mot trafikplatsen under jord.
- Kopplingen till Backaplan blir otydlig och underordnad eftersom hamnbanan ligger i samma nivå som överdäckningen.
- Den underjordiska trafikplatsen blir strukturerande för grundläggning av ovanliggande



JÄMFÖRELSE AREA MELLAN DELAT OCH ÖVERDÄCKAT ALTERNATIV

ÖVERSIKTLIG AREABERÄKNING

ÖVERDÄCKNING



AREA BASERAD PÅ BEBYGGELSE I 8 VÅNINGAR

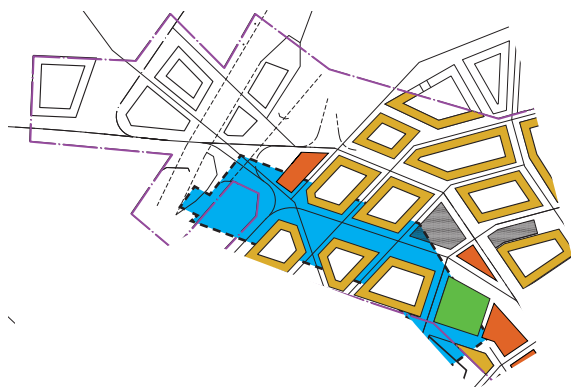
- BTA TOTALT ~377 000m²

(DEL AV AREAN INGÅR I FRIHAMNEN ETAPP I)

- Bebyggelse som måste vara/bäst lämpas för kontor
~ 84 400 m²
- Bebyggelse som kan innehålla bostäder, minst plan 1 handel/lokaler ~232 500 m² (bost) + ~60 000 m² (lokaler pl 1)
- Sjukhus med komplement av kontor/lokaler
~24 000 m²

FÖR ATT BEDÖMA KVALITETEN PÅ BYGGRÄTTER BEHÖVS DJUPARE STUDIER AV KVARTERENS UTBREDNING OCH BULLERSTUDIER. KVARTERENS UTBREDNING OCH UTFORMNING PÅVERKAS AV SPÄRGEOMETRIERNA UNDER ÖVERDÄCKNING.

DELAT ALTERNATIV



AREA BASERAD PÅ BEBYGGELSE I 8 VÅNINGAR

- BTA TOTALT ~384 000m²

(OBS! DELAVAREAN INGÅR I FRIHAMNEN ETAPP I)

- Bebyggelse som måste vara/bäst lämpas för kontor
~ 42 800 m²
- Bebyggelse som kan innehålla bostäder, minst plan 1 handel/lokaler ~242 800 m² (bost) + ~98 600 m² (lokaler pl 1)
- Sjukhus med komplement av kontor/lokaler
~21 000 m²

KVALITETEN PÅ BYGGRÄTTERNA I DET DELADE ALTERNATIVET BEDÖMS ÖVER LAG SOM MÖJLIGA FÖR BOSTÄDER. DJUPARE BULLERSTUDIER BEHÖVS

TRAFIKANALYS AV ÖVERDÄCKAT, SAMLAT OCH DELAT ALTERNATIV

Kolumn1	Kolumn2	Kolumn3	Kolumn4	Kolumn5
	Överdäckning Program / färdplan	samlad stråk (hög hjalmar)	delat stråk	kommentar
Kollektivtrafik				
Storstrafik	god	god	mycket god	Framkomlighet
Expressbuss trafik	mycket god	mycket god	god	Framkomlighet
Närtrafik	god	mycket god	god	Framkomlighet. Osäkerhet om hur närtrafiken utformas i alt 1 o 3
Knutpunkter hjalmar	god	god	god	Resenärs perspektiv
Knutpunkt frihamnen	god	mindre god	mycket god	Resenärs perspektiv
Säkerhet robusthet	god	mindre god	mycket god	
Cykel				
Parallellt Hjalmarstråket	mycket god	mindre god	god	
Tvårs Hjalmarstråket	god	mycket god	god	
Fotgängare				
Parallellt Hjalmarstråket	god	mindre god	mycket god	
Tvårs Hjalmarstråket	god	mindre god	mycket god	
Trafiksäkerhet	Mycket god	mindre god	god	(personskador Gång och cykel)
Biltrafik				
Hjingsbron - Backavägen	god	Mycket god	god	Framkomlighet
tilgänglighet frihamnen-ringsön	god	mindre god	mindre god	Vänstersvängar i plan i alt 5
Genomförande				
Stapvis genomförande (Hjalmar / Frihamnen)	mindre god	mycket god	god	
Kostnad (trafiknämnden)	mindre god	mycket god	god	
Drift och underhåll	mindre god	god	god	Överdäckning i alt 1

BESKRIVNING AV MERKOSTNADER FÖR ÖVERDÄCKAT ALTERNATIV



Överdäckning av kollektivtrafiken i Frihamnen är inte detaljstuderad och man vet inte överdäckningens omfattning eller hur den samordnas med kringliggande byggnader.

Kostnaden för överdäckning blir en grov bedömning baserad på antagen yta och schablonkostnader för brokonstruktion. (30 000kr/m²). Omfattningen av överdäckningen enligt illustration ligger på runt 15 000 m² vilket skulle motsvara ett belopp på 450 miljoner .

Därutöver tillkommer kostnad för trafikomläggningar under byggtiden (framför allt av kollektivtrafiken). Dessa bedöms ligga på minst 100 miljoner.

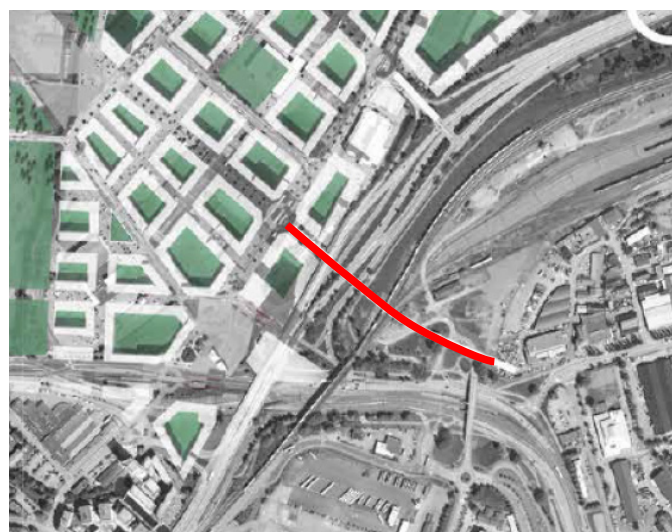
Överdäckningsalternativet innehåller två kostnadsdrivande delar som inte ingår i de båda andra alternativen (samlad och delat stråk genom Frihamnen);

- en ny gatukoppling under Lundbyleden / Hamnbanan och
- en överdäckning av kollektivtrafikkrysset i

Förslag till struktur för...

...pendlingscykelvägnät

... övergripande cykelvägnät



Ny gatukoppling under Lundbyleden och Hamnbanan

Inom ramen för arbetet med Backaplan har en detaljerad trafikutredning för denna koppling gjorts.

Utredningen visar på att genomförandet är relativt komplicerat och dyrt.

Kostnaden har beräknats till strax över 400 miljoner i en relativt detaljerad kalkyl där det dock finns stora frågetecken kring geoteknik och grundläggning.

TOTAL MERKOSTNAD FÖR ÖVERDÄCKNINGSLTERNATIVET

Ny gatukoppling under Lundbyleden och Hamnbanan
Överdäckning enligt strukturplan för Frihamnen
Trafikomläggningar under byggtiden

400 miljoner
450 miljoner
100 miljoner
950 miljoner

6. FORTSATT ARBETE

Den förordade lösningen är en princip om ett uppdelat kollektivtrafikstråk, där Hjalmar Brantingstråket delas i två stråk med en hållplats vid delningen. Principlösningen klarar det kollektivtrafikbehov vi idag ser och kan därmed ligga till grund för det fortsatta arbetet med detaljplan för Frihamnen etapp 1 samt detaljplanerna för Backaplan men måste studeras vidare. Det södra benet i delat förslag, kan eventuellt ingå som en del av detaljplan för Frihamnen etapp 1.

I uppdragsdirektivet ingick att studera sträckningen fram till Wieselgrensplatsen. Detta arbete hanns inte med, men sträckan från Backaplan till Wieselgrensplatsen kommer att studeras i de pågående uppdragen att ta fram program dels för Wieselgrensplatsen och dels för Backaplan.

I uppdragsdirektivet ingick också att studera, utvärdera och ta fram möjliga lösningar på systemnivå för kollektivtrafiken för att på så sätt minska flödena i Hjalmar Brantingstråket.

Systemfrågorna kommer att studeras vidare inom pågående arbeten med både 'Översiktsplan för Göteborg', med 'Fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg' (FÖP Centrala Göteborg) samt i Älvstadsarbetet.

I fortsatt arbete med Hjalmar Brantingstråket, ska lösningar tas fram som ger bra stadsmässighet för området, skapar goda funktionella och visuella kopplingar mellan Frihamnen/City och Backaplan under Hamnbanan och Lundbyleden, studeras hur en viljestyrd påverkan på tät stad kan ge en optimal spårlösning, hittas bra kvarters- och gatustruktur som bl a ger bra angoringsmöjligheter, visas hur trafikering av alla olika trafikslag ska ske samt visas hur val av markhöjder kan underlätta kopplingar till omgivande kvarter.

Arbetet innebär också att titta på vad flödesanalysen, som blev klar Q1 2017, ger för möjligheter att hitta bra trafik och stadsmässiga utformningslösningar.

Planeringsförutsättningarna skall ligga till grund för fortsatt arbete med program och detaljplaner samt för genomförandestudien (GFS).

Beslutad vid
Älvstadens styrgrupp 2016-06-16.

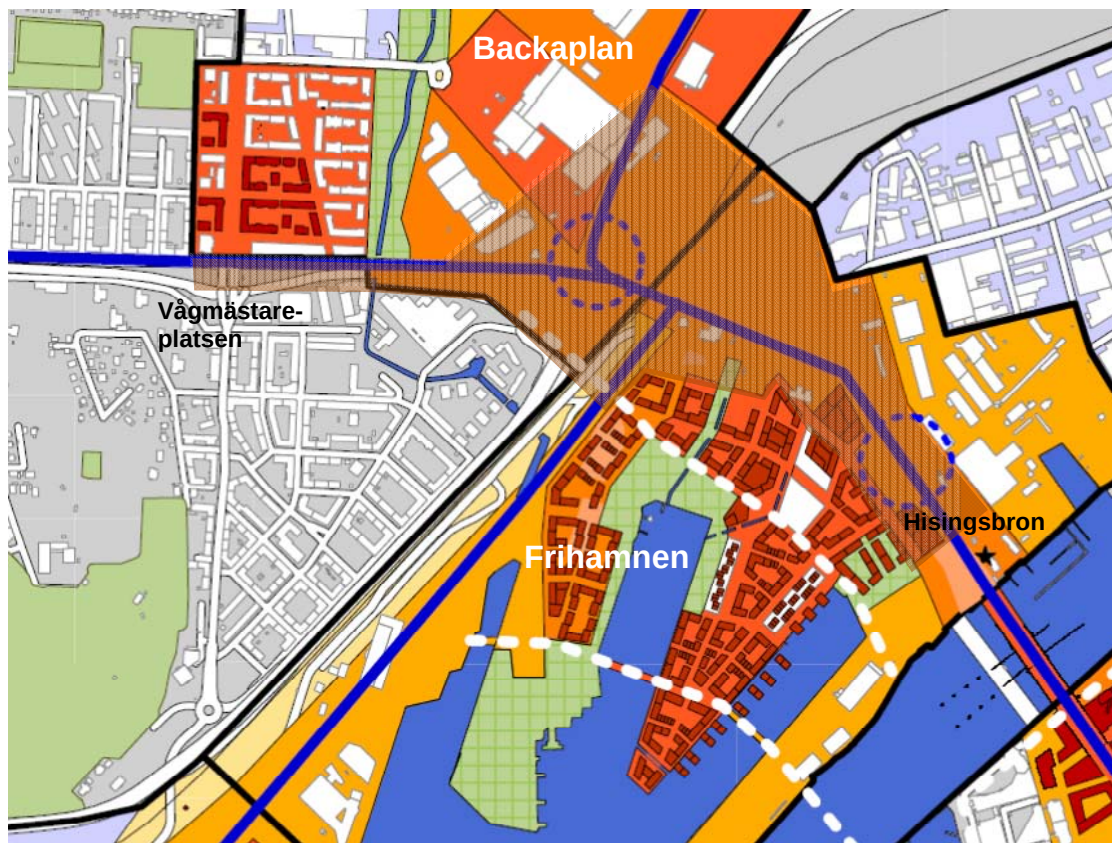
Ett stadsmässigt stråk mellan Hisingsbron och Wieselgrensplatsen

Uppdragsdirektiv för planeringsförutsättningar - beslutsunderlag

Bakgrund

En mångårig diskussion i Göteborg har varit att skapa bättre stadsmässigt sammanhang mellan City och Hisingen. I stadens mest centrala delar finns här ett stort "glapp" i stadsrummet i form av gamla hamn- och industriområden och storskaliga trafikanläggningar. I samband med den konvertering till tät stadsbebyggelse som pekas ut i Vision Älvstaden finns nu möjlighet att låta city växa över älven och samtidigt skapa bättre sammanhang mellan områdena Frihamnen, Ringön och Backaplan. Uppdraget i beslutet om Vision Älvstaden är att skapa ett stadsmässigt stråk mellan Wieselgrensplatsen och Centralenområdet. Det är av största vikt att dessa områden utformas för att bjuda in till naturliga rörelser till fots och cykel i staden. Den nya Hisingsbron kommer, genom sin lägre sektion, också att underlätta cykling över älven. Med Hisingsbron på plats och en ökad täthet på båda sidor älven ökar potentialen också för att antalet gående i stråket ökar kraftigt. Hjalmar Brantingstråket är också ett av stadens tyngre stråk för kollektivtrafik, cykel och vägburna person- och varutransporter. Stråkets utformning är avgörande för kopplingar mellan Backaplan och Frihamnen liksom tillgängligheten för respektive område. Nya spårvägsdragningar föreslås mot Norra Älvstranden och mot Backa/Brunnsbo. Detta medför att spårvägssträckan mellan Hisingsbron och Knutpunkt Hjalmar även under kommande 20-årsperiod kommer att vara kraftigt trafikerad. Utformningen av dessa nya spårvägar och tillhörande hållplatser i stadens mitt är en grannlaga uppgift då de både kommer att ha tät spårvägstrafik och samtidigt behöver möjliggöra många korsningspunkter för gång- och cykeltrafik. Frihamnen etapp 2 och Knutpunkt Hjalmar med tillhörande trafiklösning har under några år utretts i olika workshops med ett antal arkitektkontor och konsultkonstellationer inblandade. Olika lösningar har tagits fram och presenterats senast under ledning av projektledarna för delområdena Frihamnen och Backaplan. Då oenighet råder mellan inblandade förvaltningar kring mål och utgångspunkter för skissarbete har samsyn inte kunnat nå kring områdets framtida utformning. Exempel på målkonflikter mellan berörda parter är bl a ytanspråk för gatumark relativt kvartersmark och exploateringsmöjligheter, funktions- och säkerhetskrav avseende spårvägstrafik relativt målet om en attraktiv stad. Projektledningsgruppens slutsats är att målen för arbetet behöver tydliggöras och att arbetsformerna behöver stärkas som grund för fortsatt arbete i syfte att landa i en god stadsmässig lösning för området som

helhet. Samarbete, klimat och process. Det kan inte nog understrykas vikten av ömsesidig öppenhet och förståelse i den process vi nu går in i. Mycket ska göras på kort tid och vi behöver gemensamt lyfta oss så att god samverkan råder mellan Frihamnen, Backaplan och analysen av Hjalmar Brantingstråket. Utfallet är avgörande för att säkerställa olika typer av kvaliteter i stadsbyggandet och vi behöver tillåta oss att lyfta och analysera dessa.



Ungefärlig avgränsning av området. Det aktuella området omfattar ytan mellan Vågmästareplatsen och Hisingsbrons norra landfäste och omfattar även berörda delar av Älvstadens delområden Backaplan och Frihamnen.

Tidigare beslut pågående planering i området

Vision Älvstaden antogs av Kommunfullmäktige oktober 2012. Planeringsförutsättningar för Backaplan godkändes av Byggnadsnämnden januari 2013 och omfattar den del av området som ligger norr om Lundbyleden. En struktur och färdplan för Backaplan togs fram i samverkan med fastighetsägargruppen på Backaplan under 2014. Ett program för Frihamnen och del av Ringön har tagits fram och antecknats av byggnadsnämnden 2014-12-16. Programmet innehåller en översiktligt skissad struktur för delen söder om Lundbyleden/Hamnbanan. Båda dessa programhandlingar är mycket översiktliga och pekar endast ut en översiktlig målbild för området som grund för fortsatt arbete. Samråd om detaljplan för Blandstadsbebyggelse i Frihamnen, etapp 1, hölls dec 2015 – mars 2016. Arbetet pågår i skrivande stund med att bearbeta detta planförslag inför granskning och planerat beslut om antagande av detaljplan Q1 2017. Som grund för arbetet gäller även

dokumentet ”Trafikstrategi för en nära storstad” antagen av Trafiknämnden februari 2014 och ”Grönstrategi för en tät och grön stad” antagen av Park- och Naturnämnden februari 2014.

Syfte med uppdragsdirektivet

För att skapa hållbara stadsmiljöer fordras nya organisatoriska processtyrningsmodeller och organisering av projekt som baseras på helhetssyn och systemtänkande mellan samtliga aktörer. Vision Älvstaden pekar ut Älvstaden som en testarena även för nya arbetssätt, lärande och innovation i stadsbyggandet. Den stad vi nu står inför att skapa bygger på komplexa samband, inbyggda målkonflikter och mångfald istället för enfald. En ny nivå av samverkan i enlighet med Vision Älvstadens modell för stadsutveckling krävs för att lösa denna komplexa stadsbyggnadsuppgift. Syftet med detta direktiv är att dra upp riktlinjerna för ett sådant arbete. Uppdragsdirektivet för planeringsförutsättningar ska ses som ett komplement till uppdragsdirektiv genomförandebeskrivning och projektbeskrivning för kommande detaljplaner i området.

Inom berörda förvaltningar kommer olika sakbeslut att behöva tas som grund för fortsatt arbete. Trafikkontoret har tagit fram ett projektdirektiv för en genomförandestudie avseende investeringsprojektet Hjalmar Brantingsstråket/ Delen Hisingsbron – Vågmästareplatsen. Beslut kring genomförandestudien tas av Trafiknämnden. Stadsbyggnadskontoret avser att påbörja arbetet med detaljplaner för området (Frihamnen Etapp 2 och Knutpunkt Hjalmar) innan utgången av 2016. Beslut kring utformningen av detaljplaner och vilket/vilka alternativ som ska ligga till grund för dessa tas av Byggnadsnämnden. Älvstranden Utveckling och Fastighetsnämnden fattar beslut kring olika typer av ekonomi- och genomförandefrågor kopplat till pågående planering och utbyggnad. Dessa beslut behöver synkas och samordnas. Samordningsfrågor baserade på intressekonflikter mellan berörda nämnder och bolag kan vid behov lyftas till Styrgruppen för Älvstaden.

Fortsatt arbetsprocess, tidplan och leverabler

Arbetet behöver inledas med att gemensamma utgångspunkter och förutsättningar för arbetet klarläggs mellan berörda förvaltningar. Möjliga lösningar på systemnivå ska studeras och utvärderas och förslag arbetas fram som grund för genomförandestudie och detaljplaner. Som förutsättning för arbetet gäller planeringshorisonten 2035 och att:

- området successivt ska omvandlas och samtidigt fungera trafikalt under perioden
- den nya Hisingsbron ska vara på plats 2021
- redan diskuterade nya älvförbindelser för gång- cykel- och kollektivtrafik nerströms Hisingsbron kommer på plats under perioden:
 - ny gång- och cykelförbindelse mot Frihamnen (senast 2021)
 - linbana mellan Järntorget och Lindholmen/ Wieselgrensplatsen (ca 2021) och
 - ny cykel och spårvagnsförbindelse Stigberget och Lindholmen (tidigast 2025)
- fjärrbussar norrifrån som idag stannar på Backaplan kan flyttas till annan plats om detta fungerar trafikalt och om det underlättar en stadsmässig lösning av området
- hamnbanan i nuvarande sträckning och utformning ligger kvar under perioden

- spårvagn gäller som planeringsförutsättning för stråk och detaljplaner i relation till pågående Sverigeförhandling samt uppdrag i förslag till kommunens budget för 2017.
- alternativ med buss i Lindholmsallén kan studeras
- hållplatsen på Frihamnen ska planeras i anslutning till tänkt sjukhus
- detaljplan Frihamnen etapp 1 färdigställs för granskning i oktober 2016

FAS 1

Utgångspunkter och förutsättningar för stadsgestaltning diskuteras med Vision Älvstaden, Trafikstrategin och Grönstrategin som grund såväl avseende allmän plats som kvartersmark och samsyn skapas kring:

- vilka dimensionerande trafikflöden (alla trafikslag) som ska ligga till grund för skissarbetet. Härvid behöver ytterligare analyseras vilken påverkan tillkommande exploatering i berörda delområden kommer att få samt behovet av ytterligare älvförbindelser för stomkollektivnätet.
- vad formuleringen ”stadsmässigt” innebär för det aktuella området
- vilken lägsta godtagbara exploatering inom området är
- vilka geografiska lösningar avseende kringliggande områden och projekt som finns (kvartersstruktur, särskilda funktioner, befintlig och planerad gatu- och spårstruktur mm)
- vilka geografiska lösningar som finns inom det aktuella område

FAS 2

Definiera, utvärdera och konsekvensbeskriv alternativa lösningar på systemnivå. Vilka lösningar är teoretiskt möjliga utifrån de förutsättningar som definierats i fas 1? Studera exv uppdelning av kollektivtrafikstråk, planskildheter, olika placering av hållplatser, ändamålsenlig kvartersstruktur och anslutning till omkringliggande områden på en översiktlig nivå. Ta stöd i tidigare utredningar och förslag. Konsekvensbeskriv utifrån ytanspråk för allmän platsmark resp kvartersmark och välj ut de systemlösningar som bedöms möjliga för vidare bearbetning.

FAS 3

Utveckla de valda systemlösningarna till tre parallella stadsbyggnadsidéer för området och rangordna dessa utifrån stadsgestaltning, genomförbarhet, kostnadsnivå (spann kan anges) och funktioner. Vid denna utvärdering är det i första hand viktigt att bevaka god exploateringsekonomi, god genomförbarhet, god långsiktig driftekonomi för såväl kvartersmark som allmän plats och, alltigenom hållbara lösningar. Dessa skisserade stadsbyggnadsidéer ska alla vara valbara i det fortsatta arbetet. Om man redan i detta läge landar i en lösning är det en extra bonus.

FAS 4

Efter beslut om val av alternativ (ett eller flera) i Byggnadsnämnden ska resultatet av arbetet ligga till grund för fortsatt arbete med genomförandestudie och detaljplaner i området.

Arbetsformer och organisation

Deltagarna och deras roller i detta delprojekt är bland annat:

- Stadsbyggnadskontoret – tillsätter projektledare för arbetet, översyn och eventuell revidering av indata, input till skissförslag att övergripande väga samman och säkerställa kvaliteter för staden
- Trafikkontoret – trafikanalys, översyn och eventuell revidering av indata, input till skissförslag, kostnadsbedömningar mm
- Älvstranden Utveckling AB – att utifrån ägardirektiv säkerställa genomförbarhet enligt Vision Älvstaden
- Fastighetskontoret – att utifrån ägardirektiv säkerställa genomförbarhet enligt Vision Älvstaden

Arbetet med planeringsförutsättningarna drivs som ett gemensamt delprojekt inom ramen för arbetet med stadsutveckling inom Älvstadens delområden Frihamnen och Backaplan med representanter från Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Älvstranden Utveckling AB och Trafikkontoret. Stadsbyggnadskontoret tillsätter projektledare för arbetet som även är sammankallande. Denna projektgrupp utser utifrån behov själva även fler projektdeltagare och eventuella arbetsgrupper. Projektledning och Styrgrupp Älvstaden samt direktörsgrupp SBK, FK, TK och ÄUAB ska fortlöpande informeras om arbetets framdrift och processfrågor lyftas till Älvstadens Styrgrupp vid behov. Det är av största vikt att varje projektdeltagare ges mandat från sin linjeorganisation för, och i uppgift att, verka för en så god helhetslösning som möjligt. En projektledningscoach/moderator tillsätts som stödfunktion (Peter Junker FK).

Tidplan

Arbetet med Fas 1 och 2 inleddes i maj/juni 2016. Arbetsläge, detaljerad tidplan och budget för hela arbetet ska redovisas för Projektleddningsgruppen för Älvstaden den 8 juni och för Älvstadens Styrgrupp den 16 juni (i samband med beslut om detta uppdragsdirektiv). Observera att det för framdrift av pågående detaljplan (etapp 1 Frihamnen) behöver göras ett tidigt antagande kring Hjalmar Brantinggatans sträckning och utformning som grund för denna detaljplans utformning. Eventuella låsningar som identifieras till följd av denna detaljplans utformning måste tas omhand i de förslag som arbetas fram för Hjalmarstråket. Eventuella justeringar i denna detaljplan som behöver göras ska flaggas upp så tidigt som möjligt men senast 1 oktober 2016. Det huvudsakliga arbetet – Fas 3 ovan – sker i augusti 2016. Information om arbetsläget till Projektleddningsgruppen för Älvstaden och Älvstadens Styrgrupp den 17 augusti. Fas 4 = beslut kring de stadsbyggnadsidéer som ska ligga till grund för genomförandestudie och detaljplan behöver tas i oktober 2016 enligt ovan.

