



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: BN 2014-12-16

Diarienummer: 0652/12

Mia Edström

Telefon: 031-368 16 49

E-post: mia.edstrom@sbk.goteborg.se

Program för Frihamnen och del av Ringön inom stadsdelarna Lundbyvassen och Tingstadsvassen i Göteborg

Samrådsredogörelse för program

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 20 maj 2014 att genomföra samråd för programförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 4 juni 2014 – 9 september 2014.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret, i Älvrummet och på Lundby medborgarkontor under samrådstiden. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Informationsmöten och öppet hus har hållits i Älvrummet den 11 juni, i SVT-huset den 20 augusti och på Backaplan den 25 augusti. Information om samrådet har annonserats i Göteborgs-posten och även skickats med post till hushåll i stadsdelen Lundby.

Sammanfattning

Totalt har 141 yttranden kommit in, varav 29 stycken kommer ifrån myndigheter och förvaltningar, 4 ifrån sakägare i området och 108 stycken ifrån övriga. De flesta (avseende såväl remissinstanser som sakägare och övriga) är positiva till planens mål och höga ambitionsnivå att planera för en tät, grön och blandad stadsdel i detta centrala läge, men flera har synpunkter på exploateringsgraden och genomförandet.

Remissinstanserna ställer sig i huvudsak positiva till förslaget men har ett antal medskick till fortsatt process. Merparten av synpunkterna bedöms kunna tillgodoses i kommande detaljplanarbeten.

Länsstyrelsen påtalar behovet av ett flertal utredningar för att i fortsatt planering kunna bestämma vilken användning av marken som är lämplig i de olika delarna.

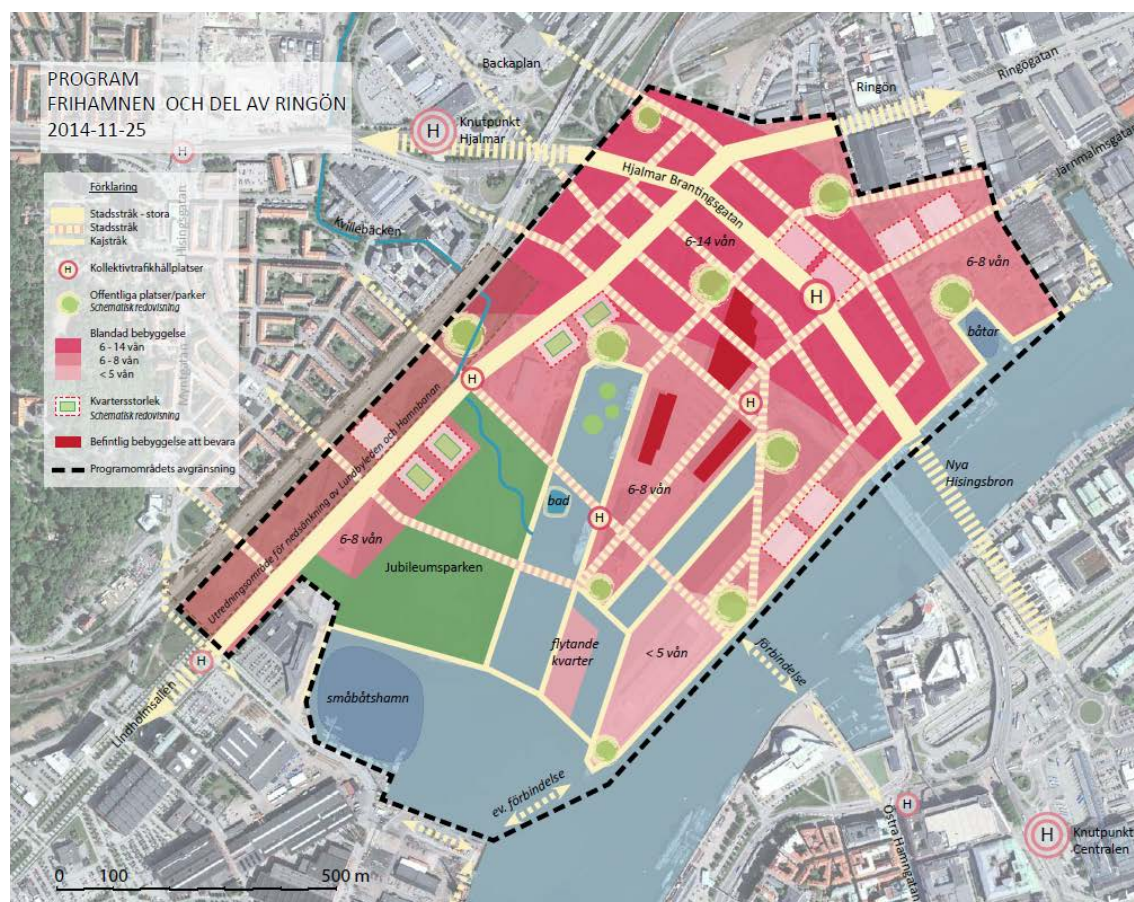
Synpunkter från sakägare och övriga rör främst exploateringsgraden, täthet och byggnadshöjder (där det finns delade meningar), struktur av stråk genom området och

kopplingar till angränsande områden, fler förbindelser över älven, kritik mot igenfyllnad av Lundbyhamnen, storlek på Jubileumsparken, avsaknad av strategi för hantering av högt vatten och för att överbrygga barriärerna Hamnbanan och Lundbyleden. Flera är också frågande till och har synpunkter på genomförandekonomin.

Stadsbyggnadskontorets samlade bedömning och förslag till fortsatt arbete:

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med hänsyn till föreslagna förändringar i programkartan (se PM Tillägg programhandling) finns stöd för att påbörja detaljplanearbete. Programmet följer och konkretiserar strategierna i Vision Älvstaden. Frihamnen ska bli en stadsdel med blandat innehåll och levande bottenvåningar, där det är bra för barnfamiljer, lätt att leva med cykel och där det finns intressanta besöksmål och där möjligheten till kontakt med vattnet har hittat nya former.

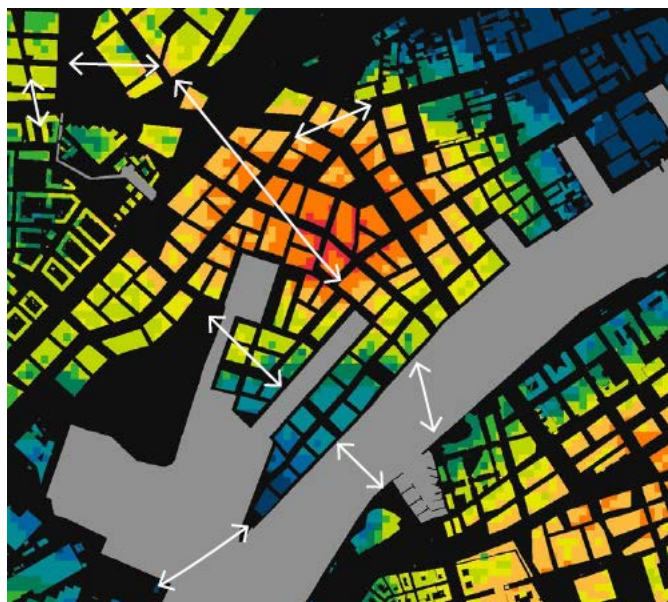
Efter genomfört samråd har en stadsbyggnadsanalys av Frihamnen och Backaplan genomförts vilken har studerat rumsliga samband och strukturer för gång- och cykelrörelser. Detta har, med stöd i ett antal samrådsyttranden, lett till förändringar i programkartans struktur av stadsrum och stråk. Kopplingarna mellan city och Backaplan genom Frihamnen har stärkts med flera parallella stråk. De parallella stråken möjliggör olika trafikering och karaktär med syfte att uppmuntra till transport till fots eller med cykel genom god orienterbarhet, för att i det stora perspektivet ”hela” staden. Lindholmsallén föreslås kopplas samman med Ringögatan för att också stärka den öst-västliga kopplingen.



Förslag till ny programkarta nov 2014

När det gäller synpunkter på exploateringsgraden står kontoret fast i sin uppfattning om föreslagen strategi för våningsantal och boendetäthet. Föreslagen täthet i Frihamnen är hög. Boendetätheten kanske verkar låg då den jämförs med ex. Olivedal, men bör ses tillsammans med den stora mängd arbetsplatser som också planeras i Frihamnen. Konto-

ret anser att andelen verksamheter är viktig att värna för att uppfylla målet om en funktionsblandad stad.



Analys av antal boende och arbetande inom 500m. Blått – glesare, rött – tätare. (Stadsbyggnadsanalys, Spacescape 2014)

Däremot ska exploateringsgraden studeras vidare i detaljplaneskedet så att denna attraktiva mark används så effektivt som möjligt. Frihamnen ska vara en tät stadsdel, men ska också uppfylla kvaliteter för en god boendemiljö, vilket innebär tillräcklig och solbelyst friyta i form av privata gårdar, allmänna platser, parker och förskole- och skolgårdar och annan offentlig service. Ser vi i fortsatta studier att ytterligare exploatering är möjlig samtidigt som vi uppnår dessa boendekvaliteter ska vi bejaka det.

När det gäller genomförandeekonomin har tidiga beräkningar gjorts. Även en riskanalys enligt successivmetoden har gjorts. Dessa beräkningar och analyser visar att ett genomförande blir utmanande men att det går ihop om exploateringen överstiger 1,5 milj m² BTA. Hur finansiering ska ske över tid kommer att utredas vidare i processen.

Erforderliga utredningar och en miljökonsekvensbedömning kommer att tas fram i samband med fortsatt detaljplanering av området. I detaljplanearbetet får också omfattning av olika åtgärder, innehåll och utformning samt lämplig utbyggnadsordning och finansiering bedömas.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, trafikkontoret, park- och naturförvaltningen och Älvstranden Utveckling för kännedom och ev. beaktande vid programmets och kommande detaljplaners genomförande.

Vissa ändringar i programhandlingen föreslås efter samrådet. Ändringar framgår av det PM som biläggs programmet och samrådsredogörelsen. Till programmet och samrådsredogörelsen biläggs även utredningen Stadsbyggnadsanalys för Frihamnen och Backaplan, 2014-09-25, som har tillkommit efter genomfört programsamråd.

Samlade synpunkter och kommentarer

Inkomna yttranden berör i många delar liknande frågor. Sådana frågor tas därför upp och kommenteras samlat under några teman här nedan. Vid behov ges kommentarer även i anslutning till respektive yttrande som sammanfattats och redovisas under ”Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer”.

Exploateringsgrad och utformning

Många, både remissinstanser och privatpersoner, har i sina yttranden synpunkter på områdets exploateringsgrad och utformning. Majoriteten förordar en betydligt högre exploateringsgrad med högre bebyggelse och högre boendetäthet då förslagets exploateringsnivå anses vara ett stort slöseri med attraktiv mark i Göteborgs Centrum. Motiv är även behov av bostäder, exploateringsekonomi/genomförbarhet och levande stadsmiljö. I synnerhet den lägre bebyggelsen som föreslås närmast älven ifrågasätts. Flera önskar en högre boendetäthet än i Olivedal.

Andra framför en problematik med hög bebyggelse och korta kvarter i förhållande till kvaliteten på bostadsgårdar som ska kunna fungera som lekplats, mötesplats och där alla bostäder kan nås av direkt sol. Det framförs en oro för tät bebyggelse, att det blir trångt och mörkt. Vissa ifrågasätter ”förtätning”.

Kommentar:

Kontoret står fast i sin uppfattning om föreslagen strategi för våningsantal och boendetäthet. Föreslagen täthet i Frihamnen är hög. Boendetätheten kanske verkar låg då den jämförs med ex. Olivedal, men bör ses tillsammans med den stora mängd arbetsplatser som också planeras i Frihamnen. Kontoret anser att andelen verksamheter är viktigt att värna för att uppfylla målet om en funktionsblandad stad.

Däremot ska exploateringsgrad och relationen mellan byggnadshöjder och friytor studeras vidare i detaljplaneskedet. Frihamnen ska vara en tät stadsdel. I denna centrala del av staden ska vi ha en så hög exploatering som är lämplig, men utan att förlora viktiga kvaliteter för boende, verksamma eller besökare. Det är viktigt med hög exploatering för att utnyttja attraktiv central mark som är dyr att bygga på. Vi behöver tillskapa många bostäder. Vi vill ha en hög täthet för att fler människor ska ha nära till service och kollektivtrafik och därmed inte vara beroende av bil i sin vardag. Det är samtidigt mycket viktigt att värna goda boendekvaliteter, tillräckliga friytor för rekreation, solinstrålning på gårdar och i lägenheter, tillräckliga uteytor för förskolor och skolor, gott lokalklimat osv.

En viktig strategi för stadsbild och lokalklimat är att bebyggelsens skala växer från älven mot Hjalmar Brantingsgatan. Detta bedömer kontoret som viktigt att bevara. Utöver de angivna önskade våningsantalen kan dock vissa högre byggnader tillåtas om det visar sig lämpligt.

Innehåll, blandstad

Vissa ifrågasätter möjligheten att skapa verksamheter och service på alla gator och vill koncentrera dessa till huvudstråk och knutpunkter. Det framförs också synpunkter om att användningen av bottenvåningar bör planeras för flexibilitet då det är troligt att underlag saknas i inledande skeden. Vissa anser dock att krav ska finnas på att alla bottenvåningar ska innehålla publika verksamheter, och inte endast ”förberedas för det” som programmet anger. Någon poängterar att blandstaden förutsätter ett utvecklat samarbete mellan olika aktörer och ett gemensamt ansvar. Hänvisar till betydelsen av kommunens markanvisning och fortsatt utredning av lokalbehovet.

Flera påpekar behovet av unikt och specifikt innehåll för att locka och dra besökare, ex kultur och idrottsverksamhet. Frihamnsområdet erbjuder spektakulära lägen för prestigebyggnader som museer mm. Det finns behov av ”dragare” tidigt i utbyggnaden. Några frågar sig varför det inte finns planer på några kommunala byggnader.

Kommentar:

Projektet har efter samrådet tagit fram en stadsbyggnadsanalys, delvis med syftet att identifiera potential för frekvent använda stråk med närhet till stort antal boende och arbetande, vilka skulle kunna fungera väl för handel och service. Utredningen visar att möjligheten till verksamheter finns över ett stort område i Frihamnen. Denna utredning har lett fram till ny dragning av ett antal parallella stråk genom Frihamnen där målpunkter och kommersiell service bör koncentreras. Detta får dock studeras vidare i fortsatt process.

Det finns planer på att studera förutsättningarna för kontor och handel över ett större område inom Älvstaden.

Vi tar med oss frågan om målpunkter, ”dragare” och offentliga byggnader i fortsatt process.

Offentlig service

Påpekande att platser för kommunal service av olika slag måste pekas ut på programnivå eller i annan övergripande planering för området.

Konflikten mellan friytor tas upp, där ytor ska räcka till både skolor och förskolors utemiljö, bostadsgårdar och hela befolkningens tillgång till rekreativa ytor av olika slag. Om parker ska användas som en förlängning av skolor och förskolors utemiljö måste dessa ligga i direkt anslutning till verksamheten samt innehålla lekmöjligheter.

Flera kommunala instanser och även privatpersoner pekar på behov av idrottsanläggningar för nya skolor. Därutöver kommer de som bor och är verksamma i stadsdelen att behöva miljöer, utomhusanläggningar och lokaler för olika former av vardagsaktivitet, lek och motion. Det är därför viktigt att utformning och val av anläggningar sker på ett sätt som tillgodoser olika behov.

Kommentar:

Rekommendationen gällande uteytor för förskola/skola i enlighet med kommunens ramprogram kommer att bli svårt att klara i avvägningen mellan exploateringsintressen, behov av stort antal bostäder, friytor för boende och verksamma osv. En särskild utredning inom ramen för Älvstaden kommer att studera hur förskolor och skolor i en tät innerstad kan utformas för att inte göra avkall på kvaliteten på utemiljön för barnen.

Frågan om äldreboende kommer också att tas med i fortsatt arbete.

Idrottsanläggningar av olika slag skulle kunna utgöra en del av stadsparken, frågan tas med i det vidare arbetet. Boll- och aktivitetsplaner i ett format som passar en tät stadsmiljö tas också med i det vidare arbetet.

Jubileumsparken och Kvillebäcken

De allra flesta är väldigt positiva till Jubileumsparken. Många olika funktioner föreslås, bland annat olika kulturverksamheter som t ex Operans utescen, sportanläggningar, utomhusbad, simhall, schack- och backgammonbord, skejtramp, beachvolleyplan, marknader mm. Jubileumsparken med närliggande områden kan bli ett kluster av miljöer, anläggningar och verksamheter för aktiviteter med ett urbant och stadsintegrerat friluftsliv.

liv, variation av vattensporter och marint friluftsliv tillgängligt för alla göteborgare. Några önskar att den planerade Jubileumsparken knyts till Ramberget och Keillers Park.

Någon frågar sig vilka krav som ställs på ett besöksmål för hela staden, vad är det som gör att det lyckas och vilka konsekvenser innebär det?

Önskan framförs om att inleda arbetet med Jubileumsparken nu så att den hinner växa upp i takt med bebyggelsen och involvera göteborgarna i valet av aktivitetsinslag i parken.

Några ifrågasätter storlek och placering av Jubileumsparken med hänvisning till exploateringsekonomi.

Önskan framförs om att jubileumsparken ska innehålla våtmark i enlighet med tidigare fattat beslut. En idé framförs om att utforma Kvillebäckens utlopp för vattenrening, en anläggning som också kan fungera som rekreationsområde, biotop och försvar mot översvämningar. Där kan man planera för att gynna ekosystemtjänster.

Några påtalar att Kvillebäckens nya läge och skyddsområden behöver preciseras och att utredning i samband med etapputbyggnad behöver göras. Oro uttrycks för påverkan på Kvillebäcken och dess arter, kommer verkligen knölnate, fisk, fåglar med mera verkligen att trivas under så drastiskt förändrade omständigheter?

Önskemål framförs om att minska hindren i Kvillebäcken för att enklare kunna paddla där, minska användandet av vägtrummor.

Kommentar:

Jubileumsparken är utpekad som en stadspark vilket betyder att människor från hela staden ska vara välkomna dit och att aktiviteter för att möta besökande ska planeras in tidigt i processen. Det ska också vara tydligt i alla planer att parken är ett besöksmål för hela staden.

Parker är viktiga av många skäl, inte minst sociala, hälsomässiga och ekologiska, men även ekonomiska. Jubileumsparken är till för hela staden och måste få ta plats. Gröna kopplingar mellan föreslagna och befintliga parker är önskvärda och kommer att utvecklas vidare.

De biologiska värdena är höga i en våtmarkspark. I vissa delar där det finns goda förutsättningar för våtmark kan mindre sådana anläggas i och i anslutning till Jubileumsparken. Detsamma gäller dragning av Kvillebäcken och dess framtida utformning av åkanterna. Däremot kan en våtmarkspark placerad i Frihamnen inte hantera höjda vattennivåer från Göta älv. Det krävs mycket större anordningar för att klara av vattenflödena och de höjda vattennivåerna i framtiden. Parken kan utformas i olika marknivåer med en del som klara av varierande vattennivåer och det kan anläggas närmast vattenkant. Jubileumsparken ska förutom biologiska värden och uppfylla stora rekreativa värden för hela staden varför en våtmark inte kan ha för stor plats.

Kommunen bedömer ingen påverkan på Kvillebäcken eller de arter som lever där. Kvillebäckens nya läge, utformning och dess ev. påverkan på arter kommer att studeras vidare, bl a i den tävling som ska utlysas för Jubileumsparken. Huruvida en våtmark eller annan utformning kan gynna ekosystemtjänster utreds vidare.

Parken växer redan idag fram successivt, där finns idag en sandstrand, odlingsmöjlighet, bastu, rollerderbybana och kommer fortsatt utvecklas i dialog hela vägen fram till jubileet 2021. Även en tävling att hållas kring innehåll och utformning av parken.

Igenfyllnad av Lundbyhamnen och önskan om kanaler

Många privatpersoner ifrågasätter den föreslagna igenfyllnaden av den inre hamnbassängen. Några kan tänka sig en mindre igenfyllnad eller önskar sig kanaler. Andra önskar bebyggelse i flytande kvarter även i Lundbyhamnen. Flera uttrycker också en generell önskan om fler kanaler i området.

Kommentar:

Kontoret ser värdet av vattenkontakt och målet i hela Älvstaden är att öka kontakten med älven och annat vatten. I Frihamnen finns väldigt mycket vatten, ca 20 ha i föreslaget program, varför vi tycker att andra aspekter kan värderas högre när det gäller frågan om Lundbyhamnens igenfyllnad.

Lundbyhamnen blir en barriär mellan Frihamnen och Lindholmen. För att uppfylla målet om att ”hela” staden behöver vi land att bygga och vistas på. Vi ser det som viktigt att kunna förlänga Lindholmsallén och skapa en bra stadsmiljö utmed gatan i form av bebyggelse och park. Det är också viktigt att kunna koppla samman Brämaregården och Frihamnen, vilket också förenklas med markytor just här.

För att möta utmaningarna med högt vatten och extrema skyfall finns behov av att skapa plats för vatten på olika sätt, exempelvis i form av kanaler och tydliga gröna/blå stråk genom området. Detta kommer utredas vidare i klimatanpassningsstrategin. Det är även en viktig del i målet att möta vattnet och skapa en attraktiv stadsdel där vatten naturligt får ta plats. Se även *Samlade synpunkter och kommentarer*.

Stråk och kopplingar

Sammanhängande, inbjudande och orienterbara offentliga rum är viktigare än bostäder för en blandad levande stad påpekas i ett yttrande. ”Knutpunkt Frihamnen” mellan två centrala stråk ifrågasätts då det ger dålig orienterbarhet. Rätt placerad kan den bli ett viktigt offentligt rum, men likaväl torftigt om den placeras fel. Blanda cyklar och bilar på stadsgator. Säkerställ att platser för vistelse placeras med avseende på koppling och mikroklimat.

Flertalet anser att kopplingar till kringliggande områden inte är tillfredställande och behöver ges en mer genomgripande beskrivning. Hjalmar Brantingsgatan som blandad och innehållsrik stadsgata ses av de flesta som positivt medan någon ser risker för barriäreffekt och för att den kan bli en flaskhals mellan Hisingen och centrum.

Även förbindelse mellan Södra Frihamnens spets mot Lindholmen behövs för att koppla samman Hisingstrandens. Kontakten med centrala staden betonas men stora barriärer kommer fortsättningsvis att finnas mellan Älvstaden, Frihamnen och övriga Hisingen tex. Västra Hisingen med Biskopsgården och Torslanda. Förslag att koppla ihop södra Biskopsgården med cykel och promenadväg till Färjenäs sedan vidare till Eriksberg-Lindholmen och Frihamnen.

Kommentar:

Kontoret håller med om vikten av sammanhängande och inbjudande offentliga rum som tillsammans med en täthet av människor som bor och arbetar i närheten (och därmed kan befolka gator och platser) ger grunden för en levande stad.

Efter genomfört samråd har en stadsbyggnadsanalys av Frihamnen och Backaplan genomförts vilken har studerat rumsliga samband och strukturer för gång- och cykelrörelser. Detta har, med stöd i ett antal samrådsyttranden, lett till förändringar i programkartans struktur av stadsrum och stråk. Kopplingarna mellan city och Backaplan genom Frihamnen har stärkts med flera parallella stråk. De parallella stråken möjliggör olika trafikering och karaktär med syfte att uppmuntra till transport till fots eller med cykel

genom god orienterbarhet, för att i det stora perspektivet ”hela” staden. Lindholmsallén föreslås kopplas samman med Ringögatan för att också stärka den öst-västliga kopplingen.

I det fortsatta arbetet kommer arbetet med den övergripande trafikstrukturen, kopplingar till kringliggande områden och de offentliga platserna att fördjupas ytterligare.

Förbindelser över Göta älv

Många betonar vikten av ytterligare och mer konkreta förbindelser över älven. Vissa önskar mer information om den redovisade förbindelsen över älven i höjd med Frihamnen och Operan. Fler kopplingar än programförslagets två behövs för att knyta staden över älven och närmare Majorna-Linné som t.ex. Stenpiren/Skeppsbron. En del framför att det skall vara en gång- och cykelbro, andra betonar även vikten av Älvsnabben.

Kommentar:

Den önskade förbindelsen från södra Frihamnspiren mot Operan/Lilla Bommen tror vi i ett första skede är en skyttelfärja. Denna förbindelse är en grundläggande förutsättning för utvecklingen av Frihamnen och möjligheten att koppla samman områden och ”hela” staden. Den skulle dessutom kunna ge stora delar av Frihamnen tillgång till det rika utbud av kollektivtrafik som kommer att finnas vid Kanaltorget då Västlänken är färdig. Det skulle därmed kunna minska trycket på kollektivtrafiken på den framtida Hisingsbron.

Arbete pågår kring utvecklingen av älvtrafiken internt inom staden och tillsammans med Västtrafik som är de som ansvarar för trafiken. Arbete pågår även kring *Målbild för stomkollektivtrafiken*, (Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Mölndals stad och Partille kommun) där dessa frågor också lyfts. Den regionala överenskommelsen om målbild för kollektivtrafiken, K2020, bygger på en förbindelse för kollektivtrafiken över/under älven mellan Lindholmen och Stigberget.

Överbrygga Hamnbanans och Lundbyledens barriäreffekt

Flera uttrycker att en nedsänkning av Hamnbanan och Lundbyleden är viktig då det har mycket stor betydelse för barriäreffekter och säkerheten för Göteborgs invånare. Samtliga barriärer innebär stora utmaningar som också riskerar att göra Frihamnen mindre attraktivt att bo, besöka eller arbeta i. Intressenter som vill investera i Frihamnen är angelägna om att stadens ambitioner och investeringsplaner i dessa frågor tydliggörs.

För att säkerställa ett genomförande av önskade lösningar såsom nedsänkning/överdäckning av Hamnbanan/Lundbyleden är det viktigt att programmet tittar på flera olika sätt för genomförande och finansiering.

Önskemål framför om att skapa och förbättra förbindelser över eller under Hamnbanan och Lundbyleden i ett tidigt skede. Innovativa lösningar på dessa önskas för att minska otrygghet och barriäreffekt.

Kommentar:

Det pågår just nu samtal mellan Trafikverket och Göteborgs stad när det gäller utvecklingen av Hamnbanan och Lundbyleden. Detta kommer ge viktiga förutsättningar för kommande planprocesser.

Frågan om tidiga förbättrade kopplingar studeras vidare.

Trafikering

Trafikstrukturen inom området bör ges en mer genomgripande beskrivning. Mobiliteten som helhet med kopplingar till intilliggande områden är av avgörande betydelse och behöver ytterligare studeras i det fortsatta arbetet. Det framgår inte av programmet om det har gjorts en trafikutredning samt trafikanalys. Det är mycket viktigt att programförslaget trafikala förutsättningar samt att kollektivtrafik och gång- och cykel utreds och analyseras. Påverkan och anslutningar till den närliggande statliga infrastrukturen behöver belysas.

Det framförs önskan om bättre och mer attraktiv kollektivtrafik, över eller under mark för bättre framkomlighet.

Vissa framför oro för att framkomligheten på Hisingsbron minskar i och med föreslagna förändringar i Frihamnen och utmed Hjalmar Brantingsgatan. Påpekar att nya Hisingsbron är navet i trafik mellan Hisingen och City, vilket ställer krav på framkomlighet. Någon ifrågasätter helt önskan om att minimera bilanvändandet.

Kommentar:

Projektet kommer att arbeta med mobilitet som helhet i sk mobilitets-/transportplaner. Dessa kommer att påbörjas så snart som möjligt. Ambitionen är att skapa en modern stadsdel som inte prioriterar bilen som transportmedel, vilket är ett politiskt mål. Alternativa transportsätt ska göras mer attraktiva (kollektivtrafik, cykel, gång). I utredningarna tas bl a persontransporter, gods och avfall upp. Parkeringsfrågan behandlas också upp i detta sammanhang.

Utvecklad kollektivtrafik i, över eller under mark är möjligt i programförslaget. Frågan diskuteras vidare i fortsatt arbete. Just nu pågår arbete med *Målbild för stomkollektivtrafiken* (Göteborg, VGR, Västtrafik, Mölndal, Partille) där dessa frågor också lyfts. Diskussionen finns också med i den pågående utredningen av spårväg på Hisingen.

I och med önskan om ett mer finmaskigt gatunätet i Frihamnen och Backaplan jobbar kommunen med att styra om genomfartstrafiken på Hjalmar Brantingsgatan-Hisingensbron till Lundbyleden via bland annat Kvillemotet. Detta gör att vi har möjlighet att planera för att den totala trafiken inte skall öka i Frihamnen. Projektet planerar därför utifrån en oförändrad biltrafikmängd på Hisingsbron. Med denna planeringsmetod bör inte heller Hjalmar Brantingsmotet bli mer belastat än idag. Analyser av ev. påverkan på statliga infrastrukturen kommer att göras i det fortsatta arbetet.

Hisingsbron ska vara navet för kollektivtrafik, inte nödvändigtvis för all trafik. Det är därför högprioriterat att kollektivtrafiken skall ha hög framkomlighet i Frihamnen.

Parkering

Några anser att det är rätt att i Frihamnen pröva lägre parkeringstal än vad gällande parkeringspolicy anger. Lägre parkeringstal skulle kunna innebära möjlighet till högre exploatering, fler bostäder och bättre ekonomi i projektet. De förespråkar också samlade parkeringshus framför underjordiska garage eftersom det är mer ekonomiskt och går att omvandla till andra ändamål över tid. Flera framför å andra sidan att parkeringsplatser borde ligga under mark, för att effektivt utnyttja de källare som troligen kommer att byggas som del i konstruktionen, vilket är vanligt vid byggnation i lera.

Flera byggherrar och privatpersoner uttrycker oro för en alltför låg parkeringsnorm och tycker att staden istället borde göra det attraktivt att ta sig fram på alternativa sätt för att uppnå målet om mindre bilanvändande.

Kommentar:

Staden kommer att arbeta med mobilitet som helhet i sk mobilitets-/transportplaner. Dessa kommer att påbörjas så snart som möjligt. Ambitionen är att skapa en modern stadsdel som inte prioriterar bilen som transportmedel, vilket är ett övergripande politiskt mål. Staden arbetar både med alternativa attraktiva transportmedel till bilen (kollektivtrafik och cykel) men ser att låga parkeringstal är ett mycket effektivt verktyg som vi också behöver använda oss av. Med större parkeringsanläggningar med samnyttjande och bilpooler kan framtida behov dock täckas. Det finns möjlighet till både parkeringshus ovan mark och anläggningar under mark. Frågan studeras vidare i arbetet med mobilitetsplaner.

Teknisk försörjning och miljöarbete

Synpunkter på att hållbarhetsperspektivet ytterligare behöver belysas med tydliga strategier för hur utbyggnaden av området ska ske med en god resurshushållning och på vilket sätt det ska vara lätt att leva hållbart i Frihamnen. Infrastruktur för att ladda elbilar önskas.

Önskan om att konkretisera hur man kan skapa ekosystemtjänster i området framförs. Det är viktigt att man i vidare detaljplanearbete ser vilka möjligheter som finns vad gäller multifunktionella ytor. Dagvattenlösningarna på allmän platsmark förespråkas. Några är dock tveksamma till idén om öppna dagvattenlösningar pga oro för att det tar stor plats och att det blir dåligt skött och otryggt.

Önskan om lösningar för avfallshantering och miniåtervinningscentraler framförs.

Kommentar:

Frågor om avfallshantering och miniåtervinningscentraler avses behandlas i kommande detaljplanearbete. Arbetet pågår inom kommunen för att samordna dessa frågor. Frågan kommer också att tas med i planerad mobilitetsutredning/transportplan.

Arbetet med ekosystemtjänster kommer att konkretiseras vidare i arbetet. Kommunen arbetar strategiskt med ett grönyteverktyg som kan bidra i denna frågan.

Dagvattenfrågorna kommer att utredas vidare med fokus på ytlig avledning, god reningseffekt men också stadsmässighet och skötsel. Frågorna kommer att hanteras i den övergripande strategin för klimatanpassning som tas fram för området, se mer nedan.

Inom Göteborg pågår ett strategiskt samarbete där akademi, näringsliv och offentlig sektor ingår. Syftet är att identifiera, testa och utveckla nya arbetssätt för innovation och hållbar stadsutveckling för att få kraft i förverkligandet av Vision Älvstaden. Frihamnen kommer att fungera som pilotprojekt inom många områden.

Skydd mot högt vatten

Det efterlyses en tydlig inriktning för skydd mot högt vatten vad gäller förutsättningarna för genomförande, ansvarsförhållanden och finansiering samt konsekvensbeskrivning av olika alternativ för översvämningsskydd och beslut av vilket alternativ som ska tillämpas.

Vissa är oroliga eller negativa till att bygga så nära vatten på grund av havsnivåhöjningar och risk för översvämning.

Kretslopp och vatten påpekar riskerna med alternativet att stänga en port in mot Kvillebäcken. Pumpningen av dagvatten riskerar att ytor längs Kvillebäcken uppströms översvämmas vid skyfall och exempelvis elavbrott.

Kommentar:

I det fortsatta arbetet kommer frågor kring stigande vatten och översvämningsrisk att utredas vidare. En klimatanpassningsstrategi tas fram för programområdet på kort, medellång och lång sikt. Syftet är att samordna anpassningsåtgärder för stigande vattennivåer, extremt väder och dagvattenstrategi för området.

Inom staden pågår ett intensivt och övergripande arbete med frågorna. Stadsbyggnadskontoret har fått i uppdrag av byggnadsnämnden (september 2014) att ta fram ett tematiskt tillägg till översiktsplanen för vatten och klimatanpassning i syfte att samla relevanta delar av stadens pågående vatten- och klimatanpassningsarbete. Klimatanpassningsstrategin för Frihamnen tas fram med utgångspunkt i detta arbete och kommer bland annat att innehålla planeringsnivåer och riktlinjer för anpassning av bebyggelse och infrastruktur, samt principer för genomförbarhet och finansiering av framtida högvattenskydd.

Klimatanpassningsstrategin ska utgöra underlag för kommande detaljplaner och säkerställa skydd under etappvis utbyggnad av området.

Störningar – Buller, luft, risk mm

Programområdet exponeras för buller från statlig infrastruktur som Lundbyleden, Hamnbanan, Kvillebangården, farleden etc. Det är mycket viktigt att bullerutredning görs för framtida trafikmängder. Det är även viktigt att i ett tidigt skede utreda lämplig utformning av bebyggelsen utifrån bullerexponeringen. Bostadsområden skolmiljö och parker är prioriterande.

Det är mycket viktigt att beakta luftkvalitén på aktuell plats och att en utredning görs för luftkvalitén i framtiden. Utredningen kommer att vara vägledande var i planområdet bostäder kan byggas.

Det är viktigt att man kartlägger vilka olika verksamheter som finns i Frihamnen och på Ringön, för att kunna planera för blandstad med bostäder och verksamheter intill varandra.

Kommentar:

Erforderliga utredningar kommer att tas fram i det fortsatta arbetet. Exempel på behov av frågor som vi avser utreda vidare är geoteknik, buller (från framtida bedömd trafikmängd, samt farleden), vibrationer, risker med farligt gods, masshantering, lokalklimat, stigande vatten, översvämnning, dagvattenrening, förorenad mark, m.m.

Miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram.

Genomförande och ekonomi

Många samrådssvar uppskattar att programmet har höga ambitioner. Samtidigt ställer många frågor om förutsättningar till förverkligande och efterfrågar mer detaljerat planeringsunderlag och en mer genomarbetad exploateringskalkyl. Länsstyrelsen med flera anser att kommunen i ett tidigt skede behöver lyfta frågor om tekniska och ekonomiska förutsättningar för genomförande av planprogrammets intentioner.

Många efterfrågar större tydlighet avseende ansvarsförhållande, finansiering, etappindelning, ekonomiska förutsättningar.

De flesta är i allmänhet positiva till ambitionen att Frihamnen ska vara en testarena för socialt hållbart boende. Flera är dock tveksamma till hur ska fungera ekonomiskt med

flera dyra lösningar och samtidigt krav på låga hyror. Man tror att exploateringsgraden behöver höjas för att klara ambitionsnivån.

Några påtalar vikten av att hyresrätterna blir betydligt billigare att hyra än dagens normalnivåer för att uppnå målet om social blandning. Därutöver bör också byggemenska- per och kooperativa hyresrätter testas. Det är viktigt att den varierade fastighetsindel- ningen inte förhandlas bort. Någon uttrycker oro för gentrifiering, att penningstvaga grupper får dyrare levnadsomkostnader.

Flera byggherrar framför kritik mot att redovisad kalkyl är otydlig och har brister vilket försvårar realistiska ekonomiska bedömningar. Flera pekar på att spelreglerna vid mark- anvisning behöver förtydligas.

Några undrar vart motorbanan i Frihamnen kommer att flyttas. Det finns också önske- mål om att kryssningsverksamhet ska finnas kvar i området.

Kommentar:

Kommentarer som gäller markanvisningen vidarebefordras till Älvstranden och Fastig- hetskontoret som håller i den processen.

Redovisad kalkyl var ett första utkast av ett arbete som kommer att förfinas genom pro- cessen. Kalkylen har uppdaterats utifrån synpunkter som inkommit. Utöver den traditio- nella exploateringskalkylen har en riskanalys med hjälp av succesivmetoden tagits fram.

Vid genomförd riskanalys för intäkter har exploateringsgraden tagits upp som en viktig faktor men också kvaliteten på de ytor som tillskapas. Viktigt att hela området används på ett effektivt sätt så att bästa möjliga kvaliteter kan tillskapas. Tätheten är viktig men också kvaliteterna.

När det gäller hyresnivåer ska vi enligt Vision Älvstaden bygga en stadsdel för HELA staden. Det är allas ansvar att vara med och försöka bryta segregation och utanförskap. Det innebär att vi inte kan bygga bara för några. För att bygga för flera kommer vi att behöva flera modeller. Hyresrätt som upplåtelseform och långsiktigt låga hyror tror vi är ett sätt. Tillsammans med marknadens aktörer behöver staden utveckla formerna för hur detta kan göras. Vi har i nuläget inte alla svar men vet att vi fortsatt behöver arbeta med frågan och vill på detta sätt pröva en ny modell för att få fler att kunna bo i Älvstaden.

Indikativt pris för hyresrätt tas upp i inbjudan markanvisning. Svaren i denna visar ett det finns ett stort intresse av att bygga hyresrätter. Markpriset är inte en fråga för pro- grammet.

Vissa befintliga verksamheter är yrkrävande och skulle vara störande för framtida boen- de och behöver flyttas för att vi ska kunna uppnå mål om en tät och blandad stad. Hur dessa omlokaliseringar ska ske studeras vidare i processen.

Etapvindelning och utbyggnadstakt

Några ifrågasätter valet av den första etappen pga oro för bristande kopplingar till om- kringliggande områden, att det skulle bli en ensam isolerad enklav. Synpunkter framförs om att det är viktigt att området kan fungera under utbyggnadstiden. Tillgänglighet un- der byggtid och längre fram är också viktigt för att näringslivet på Frihamnen och Ring- ön ska fungera. Frågor som är viktiga att samordna mellan Backaplan och Frihamnen är hur kopplingarna utformas samt planerad utbyggnadstakt.

Några ifrågasätter tidplanen. Vissa tror och önskar att det kan gå fortare att genomföra, andra oroar sig för att tidplanen är för optimistisk.

Kommentar:

Tidplanen kommer att utvärderas kontinuerligt. Vi har respekt för att det är ett stort arbete vi har framför oss. Arbetet kräver bra samarbete och gemensam målbild inom staden.

Första etappen kommer att vara tätt kopplad till park och vatten. Ett platsbyggnadsprojekt pågår redan idag med en serie värdeskapande aktiviteter. I detta arbete kommer kopplingar till omkringliggande stadsdelar utvecklas och prövas på både kort och lång sikt. Utmed Hjalmar Brantingsgatan kommer omläggning av trafik pågå fram till 2021 varför det är olämpligt att börja utbyggnaden där.

Planeringsverktyg

I stället för att gå direkt från program till detaljplanering föreslås en enkel gestaltad skellettplan för hela området likt Västra hamnen i Malmö. Strukturplan föreslås av kretslopp o vatten för att kunna beräkna och planera ledningsutbyggnad. Vissa nämnder och fastighetsbolag önskar att kommande detaljplaner görs generella och flexibla.

Synpunkter på otydlighet i kartbilder som saknar beskrivning.

Önskan om arkitekttävlingar där utmaningen är att skapa nya djärva förslag som sätter Göteborg på kartan.

Kommentar:

För den första detaljplanen kommer en detaljplan tas fram, delvis för att hinna med tidplanen med färdiga bostäder till jubileet 2021. För fortsatta etapper kan ev. andra verktyg som anses lämpliga att användas.

En tävling är planerad för jubileumsparkens innehåll och utformning. Utöver den avses flera tävlingar att hållas i området, för kvarters- och byggnadsutformning, principer för innehåll och genomförande, principer för smarta hållbara tekniska lösningar osv.

Programkartan har justerats och kompletterats med en teckenförklaring.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret. Inkomna yttranden berör i många delar liknande frågor. De flesta frågor tas därför upp och kommenteras samlat under teman under rubrik ”Samlade synpunkter och kommentarer” ovan. Vid behov ges kommentarer även i anslutning till respektive yttrande här nedan.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetskontoret har aktivt deltagit i arbetet och ställer sig bakom de övergripande inriktningarna i programmet. Nämnden är positiv till generella och flexibla detaljplaner och påpekar att utformningsfrågor kan regleras i genomförandavtal. Varierad fastighetsindelning övrensstämmer med inriktningen i markanvisningspolicyn och ökar möjligheten för fler aktörer att delta. Uppskattade volymer av bostäder och verksamheter är möjliga men för att uppnå dessa är det viktigt att tätheten säkerställs i alla delar av området och i samtliga skeden.

Nämnden efterfrågar ett effektivt markutnyttjande, särskilt vid stråket längs Hjalmar Brantingsgatans förlängning, där det finns stor potential att omvandla stora trafikområden till exploaterbar mark. Kollektivtrafikens höga framkomlighetskrav kan dock medföra relativt stora anspråk på yta. Det är positivt att mark för skolor och förskolor uppmärksammas tidigt.

Kommande markanvisningar har genom ett medvetet samarbete mellan staden, näringslivet och övriga aktörer stor betydelse för att lyckas med att förverkliga blandade funktioner och lokaler i bottenvåningar. Finansiering och kostnadsfördelning mellan berörda parter behöver utredas vidare. Det är troligt att vissa åtgärder kommer att behöva finansieras av staden och vissa investeringar kommer sannolikt att behöva samfinansieras mellan staden och fastighetsägare/ exploaterare genom exploateringsbidrag.

En rad övergripande frågor behöver studeras vidare parallellt med detaljplanearbetet. Trafikstruktur, kopplingar till kringliggande områden och skydd mot högt vatten behöver ges en mer genomgripande beskrivning vad avser genomförande, ansvarsförhållanden och finansiering. Fortsatta studier är nödvändiga för att bättre definiera hur lokalbehovet kan tillgodoses och fördelas i programområdet t.ex. vad gäller handel men även lokaler för mindre kapitalstarka verksamheter.

En tidig bedömning av exploateringsekonomin visar på stora kostnader men att exploateringen kan ge ett positivt totalt värde. Preliminärt bedöms den totala exploateringen behöva vara minst 1,5 miljoner kvm BTA för en exploateringsekonomi i balans. Fördelningen mellan hyresrätter och bostadsrätter, samt mellan bostäder och verksamheter påverkar exploateringsekonomin.

Utvecklingen av Frihamnen får inte ha negativ effekt på Ringön utan bör stötta områdets mer organiska utveckling och stärka den mångfald av verksamheter som finns. Övergången mellan områdena behöver studeras. Området öster om Nya Hisingsbron är av särskild vikt. Tillgänglighet till Ringön under byggtid måste säkerställas. Även mellan Backaplan och Frihamnen behöver kopplingar och utbyggnadstakt samordnas.

Yttrande MP, S, V

Instämmer i Fastighetskontorets överväganden. Exploateringskostnader är svårbedömda på grund av osäkra faktorer som trafiklösningar, grundförstärkningar, saneringsbehov

och skydd mot högt vatten. Hur ekonomin påverkas av detaljplanernas utformning är extra viktigt att bevaka.

Planens bör ha högre byggtakt, högre exploateringsgrad och högre bostadshus för bättre ekonomi i projektet. Ökat behov av kommunal service måste dock klarläggas. Rätt att pröva lägre P-tal här.

Differentierade hyror kräver stora volymer, minst hälften av bostäderna ska vara hyresrätter. Byggemenskaper och kooperativa hyresrätter bör testas. Viktigt att den varierade fastighetsindelningen inte förhandlas bort.

Utöver Jubileumsparken ska grönska och odlingsmöjligheter tänkas in från början. System för förnybar energi samt gröna fasader och tak bör planeras in.

Bottenvåningar ska inte bara förberedas för publika verksamheter utan byggas för det från början. Möjligheter behöver skapas för staden, exploatörerna, fastighetsägarna och verksamheter som är aktuella att ta ett gemensamt ansvar för detta.

2. Göteborg Energi GothNet

Har optokablar och rör inom programområdet vilket redovisas i fortsatt planarbete. Kan förlägga ytterligare rör och leverera bredband , IT-tjänster m.m.

3. Göteborg Energi Fjärrvärme

har nyligen färdigställt en huvudledning för fjärrvärme i Ringögatan som kan försörja delar av kommande bebyggelse i Frihamnen och Ringön. Övriga delar av Frihamnen, i första hand västra delen, kan försörjas via huvudledningen i Lindholmsallén. För att klara en större del av Frihamnens försörjning kan det krävas en förstärkning av ledningssystemet i Lindholmsallén. De två nordvästliga kvarteren kan beröra befintlig fjärrvärmeledning genom Ringön. Exploatören förutsätts bekosta eventuell omläggning. När arbetet med detaljplanerna påbörjas får studeras hur försörjning med fjärrvärme av kommande bebyggelsen på Frihamnen kan ske.

Kommentar:

Vi tar med oss frågan i fortsatt arbete.

4. Göteborg Energi Nät

påpekar att E-områden behöver avsättas för befintliga samt nya elanläggningar. I området finns ledningar och fyra transformatorstationer som utgör en viktig del i befintlig infrastruktur. Nya effektbehov kräver ett omfattande ledningsnät samt ett antal transformatorstationer inom planområdet:

Alternativ 1, med el som huvudsaklig värmekälla i området behövs cirka 20-25 nya transformatorstationer

Alternativ 2, om annan energikälla används för uppvärmning/kyllning i området behövs cirka 50 nya transformatorstationer

En större fördelningsstation 130/10 kV kan krävas med minst 2 000 m² yta. Blir exploateringstalet för Frihamnen högre än vad som anges i programmet ökar också behovet av antal stationer.

Ledningsstråken placeras inom bestående vägstruktur, i första hand GC-banors markområde och i andra hand gatumark.

Transformatorstationer ska utgöras av fristående byggnader. Markområdet ska vara lättåtkomligt för en stor lastbil med kran. Området måste vara fritt från vatten- och avloppsledningar etc och marknivån ligga på minst +12,8 m enligt Göteborgs höjdsystem. För vissa viktiga lägen kan +13,8 m krävas.

Göteborgs Energi Nät önskar delta i ett tidigt skede av detaljplanarbetet för placering av nätstationer och ledningsstråk. För att med säkerhet kunna bedöma tillkommande belastning till elnätet behövs mer detaljerade uppgifter om bostädernas uppvärmningsform.

Träd ska planteras med hänsyn till planerade och/eller befintliga ledningars placering. De fullvuxna trädens droppkanter ska inte hamna närmare än 4 meter från nödvändiga ledningsstråk, framför allt gäller detta planerade E- eller u-områden.

Bolaget förutsätter, om inget annat avtalats, att byggherrar initierar och bekostar flytt av befintliga nätstationer och elledningar med tillbehör som krävs för genomförande av detaljplaner samt att ledningsrätt erhålls för sådana anläggningar inom planområdet.

Kommentar:

Målbilden är att skapa en energieffektiv stadsdel, men med olika uppvärmningssystem. Det kommer att bli en utmaning att placera och utforma transformatorstationer i tät innerstad. Alla ytor måste samutnyttjas. Viktigt att vi får till ett gott samarbete kring dessa frågor så att vi kan uppnå Vision Älvstadens höga ambitioner. Se även *Samlade synpunkter och kommentarer*.

5. Göteborg & Co

framhåller värdet av evenemangens plats i stadsrummet. Det är viktigt att beakta rekommendationer som framkommer av den pågående förstudien kring jubileumsparken i Frihamnen.

- att parken ska kunna användas för olika typer av evenemang
- att tänka på ljudfrågan och inte bygga bostäder närmast – kanske ha kontorsbyggnader närmast parken
- bärigheten: om man ska kunna ha konserter dvs. bygga upp scener mm.
- fortsatt aktivering av värdegrunderna för Göteborgs 400-årsjubileum med Vision, Teman och vägen till 2021.

Kommentar:

Vi tar med oss frågorna i fortsatt arbete. Projektet arbetar tätt ihop med förstudiegruppen och det arbetet som pågår med att bygga upp parken redan nu. Se även *Samlade synpunkter och kommentarer*.

6. Göteborgs Hamn

Kryssning

avser fullfölja nuvarande avtal med Frihamnsbolaget som tillåter kryssningstrafik till år 2026. Arbetet pågår för att hitta ett nytt läge för kryssningsfartyg inom staden.

Mudderdeponi

GHAB har dispens för dumpning av förorenade muddermassor i Lundbyhamnen. Muddermassor får tillföras innanför en skyddsvall belägen i yttre delen av hamnbassängen. Efter avslutade utfyllnadsarbeten ska muddret övertäckas med minst 1,0 m mäktigt sandlager som ska skydda muddermassorna från erosion. Sandtäckets skyddande effekt får inte riskeras, varken under byggföreläggelsen eller över tid. Dialog ska föras med GHAB innan arbete påbörjas.

Hamnbanan och Lundbyleden

Lundbyleden och Hamnbanan är av riksintresse för kommunikation och ingår i riksintresset för Göteborgs hamn. Dessa är oerhört viktiga och nödvändiga för att transportera gods till och från Göteborgs hamn och kommer att vara så under överskådlig tid. GHAB

förutsätter därför att exploatering i närheten av kommunikationsstråk till och från Göteborgs hamn inte försvårar en utveckling av godstransporter till och från hamnen.

Farled i Göta älv

Farleden i Göta älv måste hållas farbar under exploateringen av området och samråd ske med berörda i god tid innan eventuell påverkan på sjöfarten sker. Vid detaljutformning och anläggandet av området närmast Göta älv är det viktigt att stark eller störande belysning inte påverkar fartygens möjligheter att navigera säkert i farleden. Utryckningsfordon måste kunna ta sig fram längs kajen för att kunna hantera olyckor som sker i älven och tillräckligt stort skyddsavstånd finnas mellan bebyggelse och farleden i älven med tanke på att farligt gods transporteras på älven.

Övrigt

GHAB vill att programmet beskriver vad som händer med Västra kajen på Norra Frihamnspiren och större båtar för kustbevakningen samt fiskebåtar när området exploateras. Konsekvenser och eventuella utredningsbehov om vart dessa båtar kan omlokaliseras, om de inte kan vara kvar i Frihamnen, behöver beskrivas i programmet.

GHAB har inte behov av att använda Frihamnen som godshamn. Tillsvidare betraktas Frihamnen som del av Göteborgs hamn och riksintresse för sjöfarten enligt Miljööverdomstolens beslut angående gång- och cykelbro mellan Casino Cosmopol och City Varvet.

Kommentar:

Frågan om befintliga båtar på Norra Frihamnspiren kommer att hanteras i kommande detaljplanearbete. Se även *Samlade synpunkter och kommentarer*.

7. Idrotts- och föreningsnämnden

Boende och verksamma i stadsdelen kommer tillsammans med nya skolor i området ha behov av idrottsanläggningar. Därutöver finns behov av miljöer, utomhusanläggningar och lokaler för olika former av vardagsaktivitet, lek och motion. Även behovet av bollplaner i stadsdelen bör studeras. I det fortsatta arbetet är placering av idrottsanläggningar och idrottsytor för skolor, det organiserade föreningslivet såväl som spontan idrottsutövning viktigt att studera. Förutom att de bör placeras i direkt anslutning till F-9 skolorna måste de vara försörjda med god kollektivtrafik. Områdets centrala läge gör att dessa utformas och placeras för att kunna hantera större evenemang och ungdomsturneringar. Anläggningarna kan med fördel även integreras med annan service samt utformas för både föreningsdriven idrott och spontanidrott för att skapa öppna och aktiva mötesplatser. Det är viktigt att tillgodose behovet av lokaler och anläggningar för såväl idrottsföreningar som för andra föreningar utifrån föreningslivets förutsättningar, inte minst de ekonomiska. I det fall idrottsanläggningar i området ska byggas och förvaltas av idrotts- och föreningsnämnden finns behov av både investerings- och driftmedel.

Stadsrum och parker utformas så att de medger aktivitet, rörelse, mötesplatser och evenemang. Jubileumsparken och stadsdelens vattennära läge kan utöver en ny simhall även ge utrymme för en variation av vattensporter och marint friluftsliv. Övriga parken kan precis som stadsdelen ges en ganska hög täthet med ett flertal anläggningar för aktivitet och rekreation. En ny friidrottsanläggning inom området bör etableras som ersättning för Rambergsvallen. Denna kan etableras som en integrerad del av Jubileumsparken och utformas så att den tillgodoser förenings- och skolidrottens behov men också inbjuder till spontanidrott och vardagsmotion.

Jubileumsparken med närliggande områden kan bli ett kluster av miljöer, anläggningar och verksamheter för aktivitet med ett urbant och stadsintegrerat friluftsliv tillgängligt för alla göteborgare. Ambitionen att låta parken utvecklas med temporära anläggningar

kan vara ett bra sätt att involvera göteborgarna i valet av aktivitetsinslag i parken och vara ett sätt för föreningar att växa in i stadsdelen.

Det är viktigt att utformning och val av anläggningar sker på ett sätt som tillgodoser olika behov, särskilt flickors intressen och behov bör uppmärksammas.

Kommentar:

Ersättning av Rambergsvallens friidrottsanläggning bör studeras i en lokaliseringsstudie som tittar på flera alternativa platser över ett större geografiskt område. Se även *Samlade synpunkter och kommentarer*.

8. Kretslopp och vatten

ser en risk i att det är svårt att hinna få fram alla utredningar och beslut till de första etapperna vilket kan innebära att genomförandet baseras på otillräckliga underlag.

Kretslopp och vatten påpekar att utredning ska göras avseende:

- Plan för infrastruktur och höjdsättning inom programområdet vilken troligen behöver vara föränderlig över den tid området byggs ut.
- Konsekvensbeskrivning av olika alternativ för översvämningsskydd och beslut av vilket alternativ som ska tillämpas.
- Identifiera och reservera plats för framtida spill- och dagvattenpumpstationer ifall denna lösning kommer att krävas.
- Plan B - För alla scenarion görs en översyn av vilka ytor som måste översvämningssäkras och hur vattnet ska rinna på ytan vid kraftiga regn och eventuellt bortfall av el.

Avfall

En transportplan är ett bra forum att diskutera samordning mellan avfall och godshantering samt att utveckla konceptet med microterminal. Kretslopp och vatten vill delta i arbetet. Innan detaljplanearbetet startar behöver placering för en microterminal för avfall bestämmas.

Redaktionella ändringar i programhandlingen avseende byggande av microterminal, antalet mini-åvc och upphovsperson till illustration föreslås i yttrandet.

Ekonomi

Detaljerade utformningsförslag och kostnadskalkyl för kommande VA-anläggningar kan inte genomföras innan områdets möjligheter för dagvattenhantering, höjdsättning av mark samt val av skydd mot högt vatten bestämts mer i detalj. Höjdsättning av marknivå är även avgörande för om avloppsvatten ska kunna avledas med självfall från området. Om avledning med självfall inte är möjligt kommer plats och skyddszon krävas för pumpstationer i de lägsta delarna.

Ledningsutbyggnad

En strukturplan för Frihamnen bör göras för att kunna bedöma behovet av ledningsutbyggnad. Först därefter kan förprojektering av allmänna VA-anläggningar göras som kan ligga till grund för kommande detaljplaner.

En korrekt höjdsättning för att skydda byggnader mot översvämning, grundläggning av infrastruktur och uppförande av underjordiska anläggningar minskar det tillgängliga utrymmet för dagvattenhantering. Det är därför viktigt att i kommande detaljplaner avsätta tillräckligt med utrymme i gatusektioner för ledningsutbyggnad och dagvattenhantering.

Detaljplaner utformas så att dagvattenhantering kan ske även på kvartersmark. Det är särskilt viktigt om kvartersmark ges möjlighet att underbyggas med exempelvis parkeringsgarage. I de fall kvartersmark får underbyggas och husliv placeras för nära fastighetsgräns finns inget utrymme över för fördröjning av dagvatten. Det är ett krav att fördröjning av dagvatten ska göras på kvartersmark och därför viktigt att det ges tillräckligt utrymme för detta. Kretslopp och vatten är gärna med i diskussioner kring dagvattenhantering på kvartersmark till exempel med aktuella exploitörer.

Befintligt ledningsnät

I yttrandet ges en noggrann beskrivning av befintligt ledningsnät i området.

Klimatanpassning

För Frihamnen är klimatanpassning, dels skydd mot hög nivå i Göta älv men även skydd mot kraftiga regn centrala frågor som bör beskrivas djupare i programhandlingen.

Höjning av marknivån inom Frihamnen är en möjlig lösning på översvämningsskydd. Detta alternativ bör diskuteras i programhandlingen tillsammans med de nu redovisade alternativen och konsekvensbeskrivningar bör göras av samtliga alternativ.

Klimatanpassning innebär även höjdsättning som klarar kraftiga skyfall. Höjdsättning av markyta och golvnivåer ska göras så att inga instängda eller andra översvämningss känsliga områden skapas i samband med exploatering. Det är också viktigt att ta hänsyn till befintlig bebyggelse.

Avgörande är att det finns stråk där vattnet kan rinna utan att orsaka skada. Dessa stråk kan vara gator eller grönområden. Det är detta synsätt som brukar kallas plan B.

Dagvatten

En hållbar dagvattenavledning förutsätter multifunktionella ytor av öppna gräsytor eller diken för rening och fördröjning vilket behöver reserveras i detaljplaner.

Med hänsyn till risk för uppdämning i dag- och spillvattensystem ska plankartor reglera lägsta höjd på färdigt golv till 0,3 meter över marknivån.

Kvillebäcken

Kvillebäckens framtida läge kommer att påverka höjdsättningen av mark i området. Plats runt bäcken behöver reserveras och dess lutningar och bottenbredder behöver modelleras. Det är viktigt att i ett tidigt skede utreda hur bäcken ska ledas om under de olika etapperna.

Arbeten i och runt Kvillebäcken, är tillstånds- eller anmälningspliktiga hos Mark- och miljödomstolen.

Herkulesgatans pumpstation

Herkulesgatans pumpstation är en viktig del av regionens avloppsavledning och vid höga flöden bräddpumpas avloppsvatten till Kvillekanalen söder om Lundbyleden. Förlängning föreslås av befintlig utloppsledning vilket kommer förbättra vattenkvaliteten i hamnbassängerna.

9. Kulturnämnden

påpekar att Frihamnen är den enda äldre delen av Göteborgs hamn som bevarat något av sin traditionella karaktär med magasin, kranar vid kajen m.m. och fortfarande används för sitt ursprungliga ändamål. Med tanke på att hamnverksamheten har präglat Göteborgs stadsbild bör en konsekvensbeskrivning för kulturmiljön finnas. I programmet finns en analys av kulturvärden där låg skala och långa siktlinjer bör diktera ett utrymme kring bebyggelsen och en måttlig skala i området som helhet. Vattenrum och kajerna

samt kranspår, pollare och kajskoningar utpekade som spår av hamnverksamheten. I den fortsatta planläggningen bör skydd för de kvarvarande fysiska spåren och utformningsriktlinjer för den tillkommande bebyggelsen konkretiseras. Från kulturmiljövårdssynpunkt är det även viktigt att bevara hamnkaraktären i området, bland annat genom att säkra tillgång till kajerna och bevara öppna ytor.

Om planerna med det nya Varvs- och industrihistoriska centrumet realiserades kommer det att utgöra en tillgång för Frihamnsområdet. Ett centrum av detta slag med statliga och kommunala samlingar och arkiv ger unika möjligheter att utveckla nya former för samarbeten och att hitta nya arbetsmetoder.

Kommentar

Vi kommer att konsekvensbeskriva förändringar gällande kulturmiljön i fortsatt detaljplaneprocess. Se även *Samlade synpunkter och kommentarer*.

10. Lokalnämnden

Mängden nya bostäder i programområdet ställer stora krav på planeringen för boendeformer för äldre och de som behöver särskilt stöd. Dessutom krävs en kontinuerlig utbyggnad av skol- och förskoleplatser i samma takt som byggnationen av bostäder. Avkall på kravet på skolgård och förskolans lekgård vad gäller storlek bör inte göras i ett läge där hela stadsdelen i princip blir ny. Se ramprogram för skola och förskola.

11. Miljöförvaltningen

är positiv till att Frihamnen utvecklas till en del av Göteborgs innerstad.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten i området är idag ganska god både avseende kvävedioxid och partiklar men detaljerade studier av partikelnivåerna rekommenderas då information finns om exempelvis vägbredd och antalet fordon. Planerade utredningar av luftsituationen kommer att vara vägledande för var inom planområdet bostäder kan byggas.

Buller

En översyn av stadens riktlinjer för trafikbuller pågår. I ett så centralt läge med goda förutsättningar för en bra helhetslösning och mycket god kollektivtrafik bör avsteg för bostadsbebyggelse kunna ske även vid nivåer över 65 dBA, vilket inte medges enligt gällande riktlinjer. I så fall krävs att man tar ett helhetsgrepp och skapar goda ljud- och livsmiljöer, inte bara vid fasad, utan i bebyggelsens närområde. Bostadsområden, skolmiljö och parker är prioriterade.

En bedömning av ljudsituationen i Frihamnen har tidigare gjorts och vad som krävs för att skapa goda ljud- och livsmiljöer. Dessa rekommendationer bör följas. I nästa steg beräknas ljudnivåerna (både max och ekvivalenta) för det år som Frihamnen beräknas vara klart. För detta krävs uppskattade trafiksiffror och flöden för samtliga ingående vägar. Vidare rekommenderas att med uppskattade trafiksiffror och placering av vägtrafiken i området testas olika hushöjder för att se hur stor skillnaden blir i de beräknade bullernivåerna.

Redan nu kan arbetet påbörjas med att skapa goda ljudmiljöer (exempelvis i Jubileumsparken) genom att undersöka möjligheten till temporära bullerskydd.

Verksamheter

En kartläggning över vilka olika verksamheter som finns i Frihamnen och på Ringön, är viktigt att göra då en blandstad med bostäder och verksamheter planeras intill varandra.

Parkering

Parkering är ett viktigt instrument för att nå målet om minskad biltrafik. Riktlinjer för parkering i innerstaden är under framtagande som kommer att konkretisera parkeringspolicyn i stadens centrala områden. Riktlinjerna utgår bland annat från ett områdes sammanvägda tillgänglighet samt den viljestyrda inriktningen i parkeringspolicyn att minska arbetsplatsparkering där det finns god kollektivtrafik. Programområdet kommer att ha ett mycket bra kollektivtrafikläge vilket innebär att behovet av parkeringsplatser är litet.

Ekosystemtjänster

Hur ekosystemtjänster kan skapas i området bör konkretiseras. En inventering av vilka ekosystemtjänster som finns i området idag rekommenderas, samt hur man skapar nya. Resultatet av inventeringen kan ligga till grund för hur man skapar förutsättningar för exempelvis luft- och vattenrening och hur man ökar koldioxidupptaget och därmed bidrar till stadens miljömål.

Grönska

Detaljplaner bör medverka till att skapa så mycket grönska som möjligt. För att stadens miljömål kring ett rikt växt- och djurliv ska uppnås är det viktigt att man ser till den biologiska mångfalden då grönskan planeras. Lösningar med gröna väggar och tak bör studeras.

Materialval

Resurshushållningen ska öka. Material ska återanvändas i så stor utsträckning som möjligt och avfallet ska minska. Material som väljs ska ha en liten påverkan på klimatet sett ur ett livscykelperspektiv. Koppar är giftigt för vattenlevande organismer och ska inte användas som tak eller fasadmateriäl. Åtgärder för att rena dagvattnet i efterhand är mycket kostsamma.

12. Park och naturnämnden

Anser att de viktigaste punkterna att jobba vidare med är:

Studier av lokalklimatet för att kunna skapa mötesplatser och grönytor som är attraktiva under hela året. Frihamnen är ett väldigt utsatt område när det handlar om vind. Genom noggranna studier kan ett lokalklimat skapas. Möjliggörs inte detta är det stor risk att Frihamnen inte kommer att fungera som den centrala mötesplats för alla som intentionerna i programmet visar. Det gäller på alla offentliga platser liksom på privata gårdar.

Kopplingar till omkringliggande grön- och rekreationsområden studeras vidare under det fortsatta arbetet. Spring- och promenadslingor ska tydliggöras som delar av kopplingar och stråk till omgivande områden när Frihamnen utvecklas. En variation av parker för att säkra upp att Frihamnen är en plats där hela staden kan möta vattnet på ett naturligt och välkomnande sätt.

Framtida överlevnad för knölnaten, som idag växer i Kvillebäcken. I programmet är det föreslaget att utloppet från Kvillebäcken flyttas och att befintligt utlopp fylls igen. Detta måste studeras mer ingående. Hela vattenområdet, som angränsar till Frihamnen, ingår i det område som är rast- och övervintringsplats för pilgrimsfalken.

Dagvattenanläggningar som planeras in måste se estetiskt tilltalande ut samt att driften ska fungera funktionellt hela året

Träd kräver utrymme och gator och offentliga platser bör tidigt studeras för att säkerställa tillräcklig plats både för rötter och för trädkronor och att gator och offentliga rum blir så som de beskrivs i programmet. En variation av alléer och platsskapande soli-

tärträd bör eftersträvas för att, ur ett biologiskt perspektiv, få en variation som lockar olika djur och växter.

Park- och naturförvaltningen ska enligt lekplatspolicyn tillhandahålla de lekplatser, som är gemensamma för större bostadsgrupper eller stadsdelar. Lekplatser ska även finnas på kvartersmark för att täcka upp behovet av antalet lekplaster i ett område. Ett samutnyttjande av lekplatser med skolor och förskolor eftersträvas.

Programförslaget innebär att förvaltningen får ökade driftskostnader för den mark (allmänplats park/natur) som överförs till park- och naturnämnden. Ekonomiska konsekvenserna bör beaktas i den fortsatta planeringen.

13. Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

ser positivt på att Frihamnen blir en ny stadsdel, uppbyggd från grunden. Det finns då goda förutsättningar att från början planera på ett hållbart sätt vad gäller parkeringslösningar och mobilitetslösningar som främjar förändrade resvanor. Erfarenhetsmässigt ser bolaget att det är mycket viktigt att parkeringsfrågan tas med i ett så tidigt skede som möjligt.

Parkeringshus

Parkeringsbolaget ser en förutsättning att i så stor utsträckning som möjligt planlägga för parkeringshus framför underjordiska garage för att skapa ekonomiskt hållbara, flexibla och reversibla samt parkeringsanläggningar som upplevs trygga och säkra. Parkeringshus skapar möjligheter att omvandlas till andra ändamål över tid. Gemensamma p-hus som innebär att flera fastigheters parkeringsbehov kan samlas för maximalt samnyttjande av platserna gör att antalet parkeringshus i området kan hållas nere.

Transportplaner

Det är av stor vikt att transportplanerna som inkluderar antal parkeringar, anläggningsform och lokalisering, samt hanteringen av provisoriska parkeringar påbörjas omgående för att säkerställa tillgång till parkeringar med ett effektivt nyttjande. Parkeringsbolaget tar gärna en aktiv roll i arbetet.

Etapputbyggnad

Eftersom att området kommer byggas ut etappvis finns det möjligheter till att nyttja ledig yta för provisoriska markparkeringar. Dessa ytor behöver lokaliseras och reserveras. Det är viktigt att de permanenta parkeringsanläggningarna inte byggs på de provisoriska parkeringarna då det skapar brist på parkeringar under byggnationen.

I och med etapputbyggnaden och programmet inte lyfter fram hur parkeringarna ska anordnas eller i vilket antal är det svårt att veta om Parkeringsbolaget ska ansöka om markanvisning i de olika etapperna. Området som helhet är mycket stort vilket antagligen kräver flera anläggningar. Likväl som förskolor har placerats ut i området måste detsamma göras för parkeringar.

Ekonomiska konsekvenser

En bedömning av parkeringsbehovet görs i yttrandet utifrån att avsteg görs från gällande parkeringspolicy, t ex genom Gröna resplaner, med p-tal mellan 0,15-0,2 för bostäderna och mellan 2-2,5/1000 m² för verksamheter, totalt 2350 – 3050 platser. Detta motsvarar 60 000 – 80 000 m² total yta för parkeringarna i hela området. Då en nybyggd parkering i snitt kostar ca 250 000 kronor (avser parkeringsanläggningar ovan jord, dyrare om under mark) att anlägga skulle det medföra en investering på 600 – 800 miljoner kronor. I bästa fall bör dessa parkeringar inrymmas i 3-6 parkeringshus med ca 500 platser i vardera. Om det görs avsteg från parkeringspolicyn vad gäller p-talet innebär det en mycket stor ekonomisk investering, samtidigt som det är ytkrävande och måste

tas med redan nu i planeringen. De ekonomiska konsekvenserna skiljer sig mycket åt beroende på hur många parkeringar som ska byggas samt i vilken form av anläggning. Det är därmed svårt för bolaget att beräkna den framtida investeringen i sin helhet för programmet.

14. Stadsdelsnämnden Lundby

ser positivt på programförslaget och områdets utveckling med en tät kvartersstruktur där plats för gående och cyklister prioriteras. Att bebyggelsen får en högre höjd i anslutning till Hjalmar Brantingsgatan och en ny skala införs i Göteborgs stadsbild är också positivt. En större stadspark i anslutning till vattnet är mycket viktig då det finns få tillgängliga grönytor i närområdet .

Innehåll

Det är viktigt att bevara byggnader med kulturhistoriskt värde. Magasinsbyggnaderna E och D skulle kunna användas som en arena för kulturella näringar, mindre entreprenörer, intressesfärer m.m. Även stadsdelsförvaltningens kulturverksamhet är intresserad av att ha viss verksamhet i dessa byggnader. Det är viktigt att bevara spår av den hamnverksamhet som har bedrivits på platsen även efter att kajerna och marken har grundförstärkts. Viktiga element skulle kunna sparas alternativt återplaceras. Detta skulle medföra att Frihamnen även i framtiden får en maritim identitet med ett historiskt arv och blir en plats som människor enkelt kan ta till sig och relatera till.

Skrivningen om verksamheter i bottenvåningar bör skärpas. Det bör tydligt framgå att alla bottenvåningar ska vara förberedda för att kunna innehålla verksamheter även om det i ett initialt skede endast kommer att vara verksamheter utmed de större stråken, platsbildningar och gathörn. På detta sätt har handel och service möjlighet att utvecklas på längre sikt. Detta framgår i dokumentet underlag och fördjupningar, men inte i själva programhandlingen.

Placering och utformning av skolor och förskolor samt dess utemiljö bör utredas vidare i det fortsatta planarbetet. Gällande skrivningarna om skola i programmet så förutsätter förvaltningen att samma intentioner som anges för skola även gäller för förskolor. Om parker ska användas som en förlängning av skolor och förskolors utemiljö måste dessa ligga i direkt anslutning till verksamheten samt innehålla lekmöjligheter. För förskolor kan det eventuellt föreligga vissa behov i parken så som toalett, redskapsbod samt mindre inhägnad för de mindre barnen. Dessa behov beror på hur förskolan är utformad samt hur den är placerad i förhållande till parken.

Då området kommer att byggas ut över lång tid, är det viktigt att ”spara” tomter samt göra flexibla lösningar för att kunna möta framtidens behov, då det är svårt att förutse alla dessa i dagsläget.

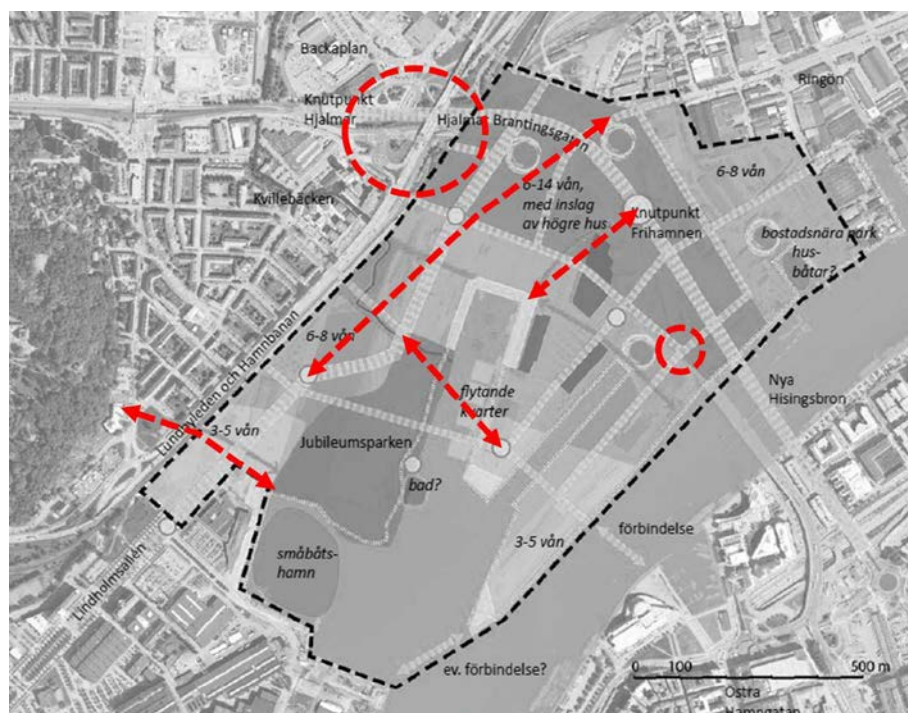
Det är viktigt att säkerställa plats för utrymmeskrävande vattenaktiviteter även i framtiden då området är utbyggt.

Kopplingar och stråk

Vissa av stråken genom Frihamnen är inte tillfredställande i de skisser som programmet visar, då de saknar tydlighet och innehåller för många och stora riktningsförändringar. Stråken som behöver stärkas och förbättras för att skapa bra kopplingar till angränsande områden är följande:

- Lindholmsallén/Ringögatan – Stråket behöver bli rakare utan större riktningsförändringar. Stråket bör ses som ett av huvudstråken i området.

- Göteborgs moské/Jubileumsparken – Behöver bli ett tydligare stråk. Känns för odefinierat i nuläget med endast en markering för en grön länk. Stråket har potential att knyta ihop Frihamnen med Ramberget.
- Kopplingar till Backaplan – Kopplingarna till Backaplan känns vaga i de skisser som redovisas i programmet. Här skulle man behöva göra en fördjupning med en utökad studie på hur man får till dessa kopplingar på bästa sätt.
- Knutpunkten/platsbildningen vid Hamnbassängen – Behöver bli ett tydligare stråk. Känns för odefinierat i nuläget med endast en markering för en grön länk.
- Kvilletorget/Porslinsfabriken mot Lilla Bommen – saknas en länk för att detta ska bli ett stråk mot avenyn. Denna saknade länk skulle även medföra att man återupptog sträckningen av den gamla landsvägen (Kvillebäcksvägen) som gick där förr i tiden.



Bilaga från SDF Lundby – Brister i kopplingar och stråk

Det är viktigt att Frihamnen knyts samman över älven med Nordstaden och att det som benämns som förbindelse i programmet, mellan Frihamnen och Lilla Bommen, på sikt utvecklas till en gång- och cykelbro. Det bör även skapas en förbindelse mellan Södra Frihamspiren och Lundbyvassen, vilket skulle knyta samman en lång och sammanhängande kajpromenad längs med hela Norra Älvstranden. Även båttrafiken på älven skulle kunna utgöra en viktig del i att koppla samman Frihamnen med centrum samt utgöra en viktig del av kollektivtrafiken.

Innovativa lösningar gällande förbindelserna mellan Kvillestaden, Backaplan och Frihamnen bör skapas så att de inte upplevs som barriärer, då dessa måste gå under eller över Hamnbanan och Lundbyleden. Utformningen av dessa bör särskilt beakta trygghets- och tillgänglighetsaspekter. Det är angeläget att dessa åtgärder genomförs i ett tidigt skede för att skapa tillgänglighet till Frihamnen. Både den befintliga gång- och cykeltunneln samt gångbron vid Porslinsfabriken behöver byggas om, då dessa inte har en godtagbar utformning gällande användbarhet, tillgänglighet och trygghet.

Kopplingen mellan Herkulesparken och Jubileumsparken borde stärkas genom att man även här koppar samman med ett grönt stråk.

Lilla cirkeln i bifogad bild – Stråket slutar utan en naturlig koppling till övriga stora stråk. Här skulle man behöva fundera över en diagonal länk eller andra lösningar.

Socialt blandat boende och offentlig service

En jämställdhetsanalys saknas i programmet. Det går heller inte se att detta perspektiv är belyst i den sociala konsekvensanalysen. Ur en jämlikhetsanalys finns enbart ett perspektiv utifrån inkomstskillnader. För att uppnå den uttryckta önskan om variation och mångfald behöver även programmet analyseras t.ex. utifrån HBTQ, etnicitet, ålder och funktionsnedsättning. Även barns förutsättningar bör analyseras utifrån ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv.

Förvaltningen betonar särskilt vikten av att få till ett socialt blandat boende i Frihamnen Bostadsnära mindre grönområdena är viktiga i Frihamnen, då detta får stora konsekvenser för hur barn själva kan röra sig i sitt närområde. Det är viktigt att strategiskt placera ut mindre grönområden i alla delar av Frihamnen utöver den större stadsparken (Jubileumsparken).

Barns säkerhet är viktigt att beakta då Frihamnen kommer att få en stor andel yta vid vatten. Det finns viss konflikt mellan de sociala aspekterna om att tillgängliggöra vattnet för människor och barnperspektivet som gynnas av att tillgängligheten till vattnet begränsas.

Det är bra att 50 procent av bostäderna blir hyresrätter. Förvaltningen betonar vikten av att delar av dessa hyresrätter blir betydligt billigare att hyra än dagens normalnivåer. Siffran 1600 kr per kvadratmeter som ligger till grund för den ekonomiska bedömningen av byggandet i Frihamnen ifrågasätts. Denna siffra känns hög med tanke på de höga ambitionerna att alla ska kunna bo i Frihamnen, ett socialt blandat boende.

Den ekonomiska beräkningen räknar lågt gällande ytor för skola och förskola. Det är viktigt att dessa siffror är uppdaterade för att gälla för 9000 bostäder. Även siffrorna för boende med särskild service och äldreboende bör ses över. Detta bör även uppdateras i programhandlingen och rapporten för underlag och fördjupningar.

Gällande boende med särskild service är det viktigt att detta beaktas vid tecknande av markanvisningsavtal. Det bör säkerställas att kommunen får möjlighet att hyra erforderligt antal bostäder i det privata beståndet.

För att uppnå målet om en socialt blandad bebyggelse är det viktigt att viss del av den nya bebyggelsen omfattas av så kallade sociala kontrakt. En skrivning om detta bör läggas till i programhandlingen.

Förvaltningen saknar ett perspektiv om socialt blandat boende under avsnitten om de ekonomiska förutsättningarna. Att uppnå en socialt blandad bebyggelse kommer sannolikt att innebära mindre intäkter av markförsäljningen vilket är viktigt att ta med under de avsnitt som behandlar de övergripande ekonomiska förutsättningarna.

Yttrande från MP,S och V, :

Neddäckning av Hamnbanan och Lundbyleden som förutsätter statliga medel har mycket stor betydelse både för att området ska kunna planeras utan stora barriärer och för säkerheten för boende i Lundby.

Beslut har tidigare tagits av kommunfullmäktige (2003) att en park med våtmark i området ska anläggas. Våtmarksanläggning nämns inte i programhandlingen för Jubileumsparken. Förutom de biologiska värdena med en våtmarkspark så kan den användas som regulator vid skiftande vattenstånd i Kvillebäcken och Göta Älv.

Yttrande från FP,M:

Förvaltningens yttrande är i stort bra men kompletteras med ett par frågeställningar som inte är belysta.

Det är olyckligt att i detta tidiga stadium låsa sig vid höjder för husen. Hur högt varje hus behöver bli är en komplicerad fråga som dels har med ekonomin i hela projektet men även ekonomin i varje enskilt hus att göra. Höjden på husen bör viktas efter vilken befolkningstäthet vi eftersträvar i området. Är målsättningen att bygga en levande centrumstadsdel som dessutom ska vara bra för klimatet bör den byggas med en hög befolkningstäthet. Med den befolkningstäthet som programmet föreslår kommer Frihamnen att ha en mindre befolkningstäthet än Olivedal, vilket är alltför lite för Göteborgs framtida centrum. En tät stad med många boende och med lokaler för handel i bottenvåningen och med kontor och bostäder i övriga delar av husen är en förutsättning för en levande stad.

Byggnationen av hus med 3-5 våningar ex.vis på bananpiren framstår som ett stort slöseri med attraktiv mark i Göteborgs Centrum. Upprepa inte misstagen från arbetet med Skeppsbron med alltför låg exploatering utan ta tillvara de möjligheter som finns att bygga högt i cityläge. Höga hus på bananpiren skulle kunna bli en bra pendang till ”Läppstiftet”.

Programförslaget förespråkar en låg parkeringsnorm för området vilket riskerar att bli för låg då bilar kommer att vara en naturlig del av framtidens städer. De bilvägar som finns i programmet verkar inte ritats utifrån att de ska vara en genomfartsled utan trafiken leds runt i området. Den nya Hisingsbron kommer att vara navet i framtidens trafik och är det är viktigt att vägarna planeras utifrån framkomlighet.

Det ska finnas en så bra kollektivtrafik så att det effektivaste och snabbaste sättet att ta sig fram. Önskar att det i programmet fanns utrymme för att utreda möjligheten att gräva ner spårvägslinjer under området och låta de kopplas till fastlandet i tunnlar under älven. Detta skulle ge Göteborgs nya centrum en möjlighet att snabbt och säker transportera sig runt på Frihamnen och till fastlandet. Kostnaden skulle kunna bekostas med en ökad exploatering av Frihamnen.

När området planeras är det viktigt att på ett tidigt stadium ta med cyklar i planeringen så att man får välfungerande cykelbanor.

Programmet har stora kunskapsbrister och lämnar stora och viktiga frågor utan svar. För att kunna bygga Göteborgs nya centrum i Frihamnen, måste vi lösa frågan med Lundbyleden och Hamnbanan. Att leda både tåg och lastbilstrafik från Nordens största hamn genom Göteborgs framtida centrum är naturligtvis helt omöjligt speciellt med tanke på den mängd med farligt gods som transporteras där.

Bifogar bildexempel från Oslo.

Kommentar:

Gröna stråk ska utvecklas i en mer detaljerad skala än programkartans grova gröna struktur. Ett grönt stråk mellan Herkulesparken och Jubileumsparken vore positivt.

Sociala konsekvenser har beskrivits utifrån den metod som används i Göteborgs stad med sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser.

I kalkylen har 1600 kr använts som genomsnittlig hyra, det är alltså ingen lägsta nivå.

Enligt markanvisningspolicyn ska alla som bygger hyresrätter acceptera att kommunen kan ställa krav på byggnation/upplåtelse av lokaler för social service såsom lokaler för barn- och äldreomsorg

Se även *Samlade synpunkter och kommentarer*.

15. Stadsdelsnämnden Centrum

fokuserar sitt svar på två huvudsakliga aspekter:

- förhållandet hur stadsdelen Centrum och den nya Frihamnen kan knytas samman och interagera
- de planeringsprinciper som kan påverka fortsatt utveckling i Älvstaden i sin helhet

I planeringsunderlaget anges 0,5 barn i åldrarna 1-15 år per lägenhet som riktvärde för planering av förskolor och skolor. Vid en beräkning av motsvarande faktor i befintliga områden inom stadsdelsförvaltningen Centrum finns inget primärområde som kommer i närheten av denna siffra.

Jämställdhets och mångfaldsperspektivet beskrivs inte uttryckligen i programförslaget. Däremot anges att den nya stadsdelen ska vara inkluderande, för alla människor alla tider på dygnet. Segregation ska motverkas genom en tät stadsdel med en bred variation av boendeformer, verksamheter och stadsrum.

Det är komplicerat och dyrt att bygga hållbart inom Frihamnsområdet då marken inom Frihamnen utgörs av gammal industrimark med föroreningar som måste saneras. I stort sett allt som byggs inom området måste grundläggas, även torg och parker. Hela området ligger på marknivåer som måste höjas inför en ökande havsnivå.

Programområdet är i förslaget välförsörjt med kollektivtrafik. Planeringsprinciperna i programmet anger idéer som ger goda möjligheter till ett resurssnålt vardagsliv för boende och verksamma inom området.

I programmet behandlas frågor som knyter Frihamnen och Ringön mot Lundby medan sambanden med övriga staden är oklara både avseende befolkningssammansättning och fysisk samband.

Planeringsarbetet har bedrivits bland annat genom ett ambitiöst samarbete mellan stadsdelsförvaltningen Lundby och stadsbyggnadskontoret. Programrådets förhållande till Göteborg som helhet behandlas inte i programförslaget för Frihamnen och del av Ringön.

Förvaltningens överväganden

Programmet beskriver ett utbyggt Frihamnen å ena sidan som ett bostadsområde som ska locka alla typer av invånare. Ett besöksmål för alla göteborgare att besöka park och bad men också för att ta del av ett handelsutbud och andra verksamheter som liknar det som finns i innerstaden idag. Vad som skapar förutsättningar för att lyckas med detta i just Frihamnen är inte tydligt och programmet lyfter inte in eventuella intressekonflikter i denna ambition.

Programområdet ska komplettera den redan befintliga staden. Samtidigt beskrivs i första hand områdets roll i stadsdelen Lundby. Analyser och strategier saknas för hur Frihamnen kan samspela med områden på andra sidan älven och med staden i sin helhet. Frågan bör ställas om hur Frihamnen och del av Ringön bryter, eller befäster, segregationen i boende och socioekonomiska mönster i hela Göteborg. Det finns en risk att den storskaliga planering, som programförslaget är ett exempel på, görs som en isolerad process. En tydlig beskrivning saknas av Frihamnens roll i Älvstaden som geografiskt område och hur andra delar i Älvstaden både påverkas av och påverkar utvecklingen i Frihamnen. Detta gäller även redan bebyggda områden, som till exempel den gamla stadskärnan och Centralenområdet.

Att bygga samman staden bör innebära att älvens bägge sidor samspelar som delar av samma stadsrum. Den älvpromenad som i programmet beskrivs längs Frihamnens kajer

kan påbörjas redan nu på södra älvstranden och på sikt växa över älven som ett led i att låta staden växa samman över älven. På samma sätt bör området norr om Lundbyleden/Hamnbanan kunna hanteras, som samspelande delar av ett gemensamt stadsrum.

Om exploateringen av Frihamnen påbörjas i någon av områdets kanter, i stället som i förslaget i dess mitt, kommer kopplingen till angränsande områden få ett självklart utrymme från början i planeringen.

De planeringsprinciper som kommenteras nedan bör ses som överväganden för området Älvstaden i sin helhet. Det innebär inte att hela området bör planeras med samma innehåll men det kräver en tydlighet i vilka kvaliteter som de olika delarna behöver för att tillsammans förverkliga visionen för Älvstaden.

Principen om så kallad shared space, att olika trafikantgrupper delar på samma yta, kan vara lockande i syfte att minimera trafikytor. Shared space bör inte vara grundprincipen om svagare grupper ska kunna vistas i stadsrummen på jämlika villkor.

Inom programmet finns en konflikt mellan hög bebyggelse i korta kvarter för att medge korta gång och cykelvägar och kvaliteten för små bostadsgårdar. Det är viktigt att den bostadsnära, halvprivata gården kan fungera som fullgod lekplats för mindre barn och som mötesplats inom kvarteret och att alla bostäder kan nås av direkt sol större delen av året. Med höga hus runt små kvarter är det inte självklart att detta kan uppnås.

Platser för kommunal service av olika slag måste pekats ut på programnivå eller i annan övergripande planering för hela området. Dels för att de ska få tillräckligt utrymme och dels så att en god social utveckling av Frihamnen med gynnsamma kopplingar till omgivande områden stöds. Det finns en konflikt om friytorna å ena sidan plats för skolor och förskolors gårdar och å andra sidan hela befolkningens tillgång till rekreativa ytor av olika slag. I programmet finns inget övertygande svar om hur frågan kan lösas.

Generella modeller bör utvecklas för att finansiera uppbyggnad av exempelvis förskola, skola, äldreomsorg och fritidsaktiviteter i nya områden innan hela befolkningen flyttat in.

Yttrande från MP, S och V:

En nedläggning av Hamnbanan och Lundbyleden har mycket stor betydelse för att området ska kunna planeras utan stora barriärer och för säkerheten för invånare i Göteborg. I programmet nämns att Göteborg har ett avtal med Trafikverket om men att inga medel finns avsatta i den nationella planen.

Tidigare beslut har tagits av kommunfullmäktige år 2003 att en park med våtmark ska anläggas i området. I programhandlingen nämns många olika möjligheter för jubileumparken men våtmarkanläggning finns inte med. Förutom de biologiska värdena med en våtmarkspark så kan den användas som regulator vid skiftande vattenstånd i Kvillebäcken och Göta Älv. Detta är inte minst viktigt med tanke på det utsatta läget och ökande vattenstånd som klimateffekter innebär.

Kommentar:

Genom att vara en grön och tät stadsdel kan Frihamnen bli ett alternativ till flytt utanför staden för barnfamiljer. Då måste skolor och förskolor finnas i tillräcklig omfattning. Det är dock viktigt att lokaler utformas flexibelt för att kunna användas för varierande ändamål över tid utifrån befolkningens förändrade behov.

Sociala konsekvenser har beskrivits utifrån den metod som används i Göteborgs stad med sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser.

Utformningen av trafikmiljöer får studeras vidare i fortsatt process. Shared space kan vara lämpligt på vissa platser men kanske inte på andra. Utgångspunkten är dock att

gatuutrymmet ska användas effektivt och att det ska finnas yta för människor att vistas på. Se även *Samlade synpunkter och kommentarer*.

16. Stadsdelsförvaltningen Majorna-Linné

anser att förslaget till största del är positivt för Frihamnen och för resten av staden och tillstyrker förslaget med följande synpunkter.

Sociala konsekvenser

Fysiska kopplingar till omgivande områden behöver säkerställas för att Frihamnen ska vara en integrerad del i staden. Programförslagets två kopplingar över älven, är inte tillräckliga. Fler kopplingar kan behövas för att knyta staden över älven och då närmare mot Majorna-Linné som exempelvis Stenpiren. Även förbindelse mellan Södra Frihamnspirens spets mot Lindholmen behövs för att koppla samman Hisingsstranden.

Även mentala barriärer behöver överbryggas exempelvis genom pålitlig och tät kollektivtrafik som knyter an till viktiga målpunkter i området. Publika verksamheter, grönområden, offentliga platser och en variation i utbud som tilltalar många olika målgrupper spelar en viktig roll för att Frihamnen kan locka Göteborgare från hela staden.

Eftersom risk finns att det tar lång tid innan befolkningsunderlaget i stadsdelen är tillräckligt är det viktigt att aktiviteter och målpunkter håller parken levande året om, morgon som kväll. En idé är att Operans utescen kunde ligga här för att knyta an kultur till ett helt nytt område.

Tillgång till vattnet och park är kvaliteter kommer vara starka dragningskrafter till området, men ur integrationssynpunkt behöver eventuellt ytterligare studier genomföras för att veta vad invånare i andra delar av staden önskar att Frihamnen kan erbjuda.

Vikten av att Frihamnen förslås bli testarena för socialt blandat boende lyfts fram. Olika upplåtelseformer, prisklasser, storlek och antal rum, gestaltning eller läge är några av de faktorer som påverkar om bostadsutbudet ska göra det möjligt för olika grupper att bo i Frihamnen. Om Frihamnens ska lyckas locka till sig invånare från andra delar av staden, behöver dess identitet signalera att alla är välkomna, ta fasta på sin historia och bli en fri plats för alla göteborgare. Detta kan göras bland annat genom utformningen av offentliga rum och dess innehåll, men även i skapandet av idén om Frihamnen. Området ligger i ett väderutsatt läge och ett gott mikroklimat behöver väga tungt i utformningen av de offentliga rummen.

Jämställdhetsanalys saknas men i det fortsatta arbetet nämns att det är viktigt att analysera insatser i planprocessen och i det fysiska stadsrummet utifrån ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv

Barnperspektiv

Ur ett barnperspektiv är närhet till service, förskola och skola, lekplatser och grönytor samt trygga och intressanta vägar som gör att barn kan gå och cykla, gärna på egen hand, inom och mellan områden viktiga för barnens vardagsliv. De offentliga rummen behöver vara attraktiva för barn och ge möjlighet till icke-kommersiella aktiviteter. Områdets och närområdets historia kan vara viktiga delar för barnens känsla för Frihamnen, både som besökare och boende. Förslaget visar på ambition inom detta område.

Stora mängder parkyta är föredömligt då detta ofta konkurrerar med möjligheten till byggnation. Vid planering av offentliga rum som exempelvis parker, kan det vara bra att låta barnens aktiviteter prioriteras, och låta andra intressen anpassa sig till detta, för att barnens aktiviteter ska ha möjlighet att få vara där.

Ekonomiska konsekvenser

Ekonomiska analyser visar att samtliga åtgärder för att kunna exploatera är mycket kostsamma. Enligt programmet innebär Frihamnens centrala läge och det färdiga områdets kvalitéer också att det finns bra förutsättningar att få goda intäkter, framförallt genom de bostäder som planeras. Att satsa på en stor park och bra boendemiljöer innebär troligtvis stora initiala kostnader, men detta kan förhoppningsvis hämtas igen av de hälsovinsterna som de bidrar till.

Kommentar:

Sociala konsekvenser har beskrivits utifrån den metod som används i Göteborgs stad med sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser. Se även *Samlade synpunkter och kommentarer*.

17. Stadsdelsnämnden Västra Hisingen

tillstyrker programmet. Det finns mycket bra framtaget underlagsmaterial. Under lång tid har möjlighet att arbeta med dialoger och arbetsgrupper m.m. funnits vilket varit framgångsrikt.

Tillgängligheten till området blir en utmaning. Kontakten med centrala staden betonas i programmet men det kommer fortsättningsvis att finnas stora barriärer mellan Älvstaden, Frihamnen och övriga delar av Hisingen, till exempel Västra Hisingen med Biskopsgården och Torslanda. Ett förslag kan vara att koppla ihop södra Biskopsgården med cykel och promenadväg ner till Färjenäs, sedan vidare till Eriksberg-Lindholmen och Frihamnen. Kopplar man detta till cykel- och gångbanan från Torslanda kan sträckan bli riktigt spännande.

Underlaget har främst arbetats fram av representanter från centrala staden och Lundby. Under tiden fram till 2021 bör fler stadsdelar på Hisingen vara mer inkluderade.

Spårvagn planeras att trafikera Frihamnen västerut mot Lindholmen/Eriksberg. Ett förslag kan vara att koppla vidare trafiken till spårvagnsområdet vid Eketrägatan, så att en helt ny sträckning skapas med spårvagn från Biskopsgården via Eketrägatan ner till Älvstranden via Frihamnen och vidare till centrum. En förstärkning av kollektivtrafiken behöver göras i alla led för att möjliggöra utökad kollektivtrafik till Torslanda, exempelvis spårvagnstrafik.

Bostäder anpassade för studenter, liksom stora barnfamiljer och äldre bör finnas. Det är viktigt att bevara och knyta an till Frihamnens historiska användningsområde t.ex. ”bananpiren”.

En ny stadspark är positivt då Hisingen är i stort behov av ett större område för evenemang utomhus samtidigt som parken kommer att fungera som stadsdelspark för de boende. Många befintliga stadsdelsparker vänder sig idag till lite äldre barn men det är viktigt att även tänka på yngre barn för att också få ut fler vuxna i lekområden.

I samband med markanvisning bör alla ges en rimlig chans att bygga, även byggföretag som kan bygga billigt. Beskrivna tankar och mål om att området ska vara tillgängligt för alla vilket även gäller lokaler kommer annars inte nås. För att små företag/affärsverksamhet ska fungera kommer det troligtvis att behövas ett större affärsområde inom Frihamnsområdet. Det är också viktigt att studera kopplingen till utvecklingen av Backaplan, där ett nytt detaljplanearbete ska starta.

Vid utställningen av programmet framfördes synpunkter och önskemål från ungdomar tex. bra med små och billiga lägenheter, förslag på matbutiker från olika delar av världen (t.ex. world food market) eller saluhall, utebadhus med en pool i älven, segling i bassängen kunde vara en bra verksamhet även i fortsättningen.

18. Stadsdelsnämnden Angered

tillstyrker programmet och fortsatt planarbete med beaktande av förvaltningens synpunkter i det fortsatta planarbetet .

Utvecklingen av Frihamnen är en angelägenhet för hela staden. Dialogen i Älvstadsprojektet i september 2011, pekade särskilt på den centrala stadens stora betydelse, och vikten av att Älvstaden, Frihamnen och vattnet blir tillgängligt med levande promenadstråk; ”blanda park, kultur, shopping, uteliv med restauranger, caféer, lekplatser”. Det trycktes också på att det är viktigt med konst och att inte bygga några skyskrapor i Älvstaden, ”det är passerat – de finns överallt i världen”.

En stadsdel som nås med kollektivtrafik kräver bättre och snabbare tvärförbindelser mellan Angered och Hisingen. Stadens olika delar måste kopplas samman och staden utvecklas ur ett hållbarhetsperspektiv. Trots stora ambitioner om social hållbarhet, finns alltid risken att stora delar av befolkningen inte kommer att ha råd att bo i Frihamnen på grund av de stora exploateringskostnaderna.

Hur området i verkligheten kommer att gestalta sig för barn beror på hur man i kommande planering kan uppfylla målen; hur bebyggelse, gator och rum utformas och i vilken utsträckning man kan skapa platser för barns utevistelse och lek vid skolor och förskolor. För att stadsdelen ska vara öppen för barn från Angered och andra stadsdelar krävs till exempel en god kollektivtrafik, att miljön är inkluderande och det finns anledning att vara här.

Yttrande M, Fp, Kd

I programmet saknas redovisning hur staden ska hantera kryssningsfartygens besöksplatser. Vidare saknas Vänertrafikens synpunkter av ytterligare broar över älven.

19. Räddningstjänsten StorGöteborg

noterar att riskfrågan avseende farligt gods på Hamnbanan lyfts fram och ska utredas. I det fortsatta arbetet bör även beaktas att Göta Älv utgör en farled för transport av farligt gods. Älven hanteras, precis som järnväg och väg, också i den fördjupade översiktsplanen för farligt gods i Göteborg.

Lundbyleden utgör i framtiden sannolikt inte transportled för farligt gods då denna del av vägen är till för verksamhet i Frihamnen som inte kommer finnas kvar i och med planerade förändringar i området.

Kommentar:

Vi tar med oss detta i fortsatt planering.

Statliga och regionala myndigheter, grannkommuner m.fl.

20. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen är positiv till planprogrammets förslag men en stadsutveckling vid Frihamnen och del av Ringön medför flera utmaningar, som exempelvis närhet till nationellt viktig infrastruktur, transportleder för farligt gods, höga bullernivåer, dålig luftkvalitet, dåliga geotekniska förhållanden, påverkan på hydrologin i Göta älv och risker förknippade med ett förändrat klimat. Det är därför viktigt att efterföljande detaljplaner utformas så att de kan hantera ovan nämnda utmaningar. Länsstyrelsen bedömer att kommunen inför efterföljande planering behöver komplettera i följande avseende:

- Riksintresse för kommunikation – Närhet till nationellt viktig infrastruktur beaktas enligt nedan. Frihamnen behöver dock inte betraktas som riksintresse för kommunikation,
- Natura 2000 – En utredning behövs om eventuell påverkan på Säveålxen.
- Mellankommunala frågor och regionala förhållanden – Beaktas genom att trygga bestånd, drift, och brukande av de anläggningar som är av riksintresse för kommunikation.
- MKN för luft och vatten – Det krävs vidare utredningsmaterial och god dagvattenhantering.
- Strandskydd – Ett eventuellt upphävande av strandskydd prövas i respektive detaljplan.
- Buller – En utredning krävs för att visa var nya bostäder och förskolor är möjliga.
- Farligt gods – Det krävs en riskbedömning utifrån platsspecifika förutsättningar i enlighet med Länsstyrelsens riskpolicy.
- Geoteknik – Det krävs vidare utredningsmaterial och eventuella åtgärder för att tillgodose geoteknisk stabilitet.
- Vibration – En vibrationskänslig mark kan medföra restriktioner och krav på ny bebyggelse.
- Förorenad mark – Det krävs utredning för att få uppfattning om föroreningssituationen och en kostnadsberäkning för sanering.
- Hydrologisk påverkan – Det krävs en analys om hur föreslagna utfyllnadsåtgärder vid Frihamnen påverkar hydrologin i Göta älv.
- Risken för översvämning – Det krävs en utredning om förutsättningarna att höja marken och säkerställande av genomförande av föreslagna skyddsåtgärder.

Ovan nämnda punkter ingår i Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt PBL (2010:900) 11 kap. 10 §. Dessa måste hanteras på ett tillfredsställande sätt i efterföljande detaljplaner, för att de inte ska komma att prövas av Länsstyrelsen.

För att möjliggöra ett genomförande av planprogrammet krävs olika prövningar enligt annan lagstiftning:

- Natura 2000 – Det kan eventuellt krävas en prövning enligt 7 kap. 28a § Miljöbalken med hänsyn till lax i Säveåns Natura 2000-område.
- Vattenverksamhet – De föreslagna åtgärderna i vatten, som exempelvis utfyllnad av hamnbassäng, innebär prövning enligt 11 kap. Miljöbalken.
- Miljöfarlig verksamhet – De föreslagna åtgärderna i vatten, med hantering av förorenade massor, kan kräva tillstånd enligt 9 kap. Miljöbalken.

Kommunens uppskattning är en etappvis utbyggnad av Frihamnen och del av Ringön på 15-20 år, med beräknad byggstart 2018-2019. Programområdet kan delas upp i flera detaljplaner. De större och övergripande frågorna, som exempelvis infrastruktur, geoteknik, hälsa/säkerhet, förorenad mark, vattenförträngning i Göta älv, skydd mot översvämning och masshantering, kan dock kräva en gemensam och samordnad genomförandeprocess. Länsstyrelsen anser att kommunen i ett tidigt skede behöver lyfta frågan om tekniska och ekonomiska förutsättningar för genomförande av planprogrammets intentioner.

Kommunen har gjort bedömningen att betydande miljöpåverkan kan uppstå vid en omvandling av stadsdelen Frihamnen-Ringön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt. Som stöd inför kommande miljöbedömningar har kommunen i detta planeringsskede tagit fram en fördjupad avgränsning till miljöbedömning. Syftet med denna är att beskriva de förutsättningar, värden och intressen som finns inom programområdet. Utöver detta anser Länsstyrelsen att masshanteringen behöver tas med i den fördjupade avgränsningen och kommande miljökonsekvensbeskrivning. Det blir senare aktuellt med samråd med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts samrådsredogörelsen.

Kommentar:

Påverkan på Natura 2000: Kommunen bedömer att Frihamnsområdet inte är vardagsrum för laxen, utan att den främst passerar på vägen till Säveån. Däremot kan det vara en aspekt i genomförandeplaneringen, i det fall arten skulle påverkas under genomförandetiden, av t ex grumling. Frågan tas upp i fortsatt arbete med avgränsning av MKB.

Hydrologisk påverkan: Analys av konsekvenser för utfyllnadsåtgärder i Lundbybasängen anses inte vara relevant då utfyllnadsvolymen är försumbar i relation till älvens/vattensystemets storlek.

Se även *Samlade synpunkter och kommentarer*.

21. Statens Geotekniska Institut (SGI)

Ser inga hinder för fortsatt planläggning under förutsättning att följande synpunkter beaktas. I underlaget identifieras stora geotekniska utmaningar i exploateringen. Inom området finns delområden där stabiliteten inte tillfredsställande. Sättningar pågår i de djupa lerlagren och det förekommer även bristfälliga kajkonstruktioner. Området ligger lågt i förhållande till översvämningssrisker från Göta älv. De geotekniska utmaningarna kan också ställa krav på särskild utbyggnadsordning inom området.

I det fortsatta planarbetet behöver de geotekniska förutsättningarna klarläggas för avsedd markanvändning. De detaljplaner som tas fram för området måste klarlägga befintliga och säkerställa framtida stabilitetsförhållanden inom respektive område och nödvändiga stabilitetsförbättrande åtgärder, eventuella erosionsskydd, särskild utbyggnadsordning m.m. måste säkerställas i respektive detaljplan. Åtgärder som berör flera detaljplaner måste säkerställas på ett plantekniskt lämpligt sätt. Markhöjande åtgärder och översvämningsskydd kan medföra geotekniska säkerhetsrisker vilket också måste klarläggas och åtgärder säkerställas. Även grundläggningsförutsättningarna bör redovisas för detaljplaneområdena.

22. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

anser att programförslaget är genomarbetat och belyser många olika aspekter i arbetet att utveckla en central del av staden med utgångspunkt i Vision Älvstadens tre övergripande strategier ; att hela staden, att möta vattnet samt att stärka kärnan. GR vill understryka vikten av att olika detaljplaner, både inom och utanför programområdet, kopplar till varandra och blir en sammanhållen planering. Det är också viktigt att detaljplanerna återspeglar de goda tankar som visionsarbetet för Älvstaden resulterade i.

Ambitionen är att skapa en plats för alla – både boende och besökare – genom att bygga en tät stadsdel med en bred variation av boendeformer och verksamheter samt att knyta samman Göteborgs innerstad över älven. Detta ställer inte bara krav på god tillgänglighet med bra förbindelser till och från området, utan även ett naturligt flöde inom området. Götaälvsbron är idag en pulsåder för arbetspendling till en stor del av regionen. Utvecklingen av kärnan är av central betydelse för hela Göteborgsregionen och det är en gemensam uppgift att verka för att skapa en attraktiv och lättillgänglig kärna, som ut-

görs av de centrala delarna av Göteborg. Frihamnen har en tydlig koppling till utvecklingen i centralområdet och det är viktigt att dessa planeringsinsatser koordineras. Hur kan man stärka dagens broförbindelse med ytterligare förbindelser över/under/på älven?

Intentionen är att området ska bli en attraktiv del av innerstaden med bl a en jubileumspark. Vilka krav ställer detta? Som jämförelse kan nämnas Västra hamnen i Malmö som idag är ett besöksmål som attraherar besökare från ett större omland, t o m internationellt. Vid planeringen förutsågs inte de konsekvenser ett populärt besöksmål kan medföra. Ambitionen i programmet är att skapa ett besöksintensivt område med en jubileumspark som attraherar besökare från hela regionen. Fokus är nu på den egna stadens invånare och vi saknar därför en tydlig bild av hur man tänker möta det regionala behovet av tillgänglighet till området och parken. Närheten till vattnet är en tillgång för både boende och besökare, men också en utmaning, vilket programförslaget tar höjd för. Förutsättningarna för att exploatera området är förenat med många och stora utmaningar. Området är låglänt, marken har dålig bärighet och kajerna är i dåligt skick. I planeringen av jubileumspark, strandpromenad m m beaktas t ex skyddsåtgärder mot stigande havsnivåer.

Hur man löser och ger plats för avfallshantering i en ny stadsdel är en angelägen fråga att ha med i ett tidigt skede i planeringen, se GR:s avfallsplan A2020.

23. Trafikverket

ser positivt på att kommunen i detta centrala läge planerar för en tät bebyggelse med närhet till kollektivtrafik, handel och service.

Avseende ny Hisingsbro, som behandlas i en separat detaljplanläggning och prövning i mark- och miljödomstolen hänvisar Trafikverkets till tidigare yttranden i de processerna.

Trafikverket är ansvarig för utpekande av riksintresset och fattar beslut kring förändringar av anspråk. Programområdet omfattar flera riksintressen för kommunikationer. Dessa är: Hamnbanan, Kville bangård (växlingsbangård med anslutning till viktiga järnvägsverkstäder och kombiterminal), Lundbyleden E6.21, Göteborgs hamn samt farleden Vänern, Göta älv/Trollhätte kanal (Sträckan Göteborg Frihamnen - Vänersborg Normansgrund, farledsklass 1). Även framtida och planerade områden för utveckling av Hamnbanan är utpekade som riksintresse.

Trafikverket hänvisar till Sjöfartsverkets yttrande. Innan beslut kan tas för riksintresset Göteborgs hamn, del Frihamnen ska samråd ske med Sjöfartsverket och, Göteborgs hamn mfl. Beslut om förändring av riksintresseanspråket bör ha fattats innan detaljplanarbeten för området startar.

Programområdet påverkas även av riksintresse för flygtrafik och lokaliseringsbedömning av byggnader högre än 20 meter kan bli aktuellt. Det är viktigt att flygplatserna, LFV och Forsvarsmakten får möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Förtydliganden om programmets föreslagna förbindelse över älven i höjd med Frihamnen och Operan behövs.

Trafikverket ser positivt på att programmet innefattar förslag på minskade barriäreffekter genom nedsänkning, överdäckning eller broar över Hamnbanan och Lundbyleden. För att säkerställa ett genomförande behöver programmet studera genomförande och finansiering. Trafikverket ser fram emot fortsatta avstämningar.

Samtal mellan Trafikverket och Göteborgs stad kring ökad kapacitet på Hamnbanan och utbyggnad av Lundbyleden pågår, vilket kommer ge viktiga förutsättningar för planprogrammet och kommande detaljplanprocesser avseende området längs Lundbyleden.

Anslutning av planerad cykelväg i Trafikverkets projekt för Lundbyleden behöver stämmas av avseende anslutning mot Frihamnen.

En god fortsatt process för kommande detaljplaner förutsätter utredningar och analyser för kollektivtrafik, gång- och cykel samt trafikens påverkan och anslutningar till statlig infrastrukturen vilket behöver belysas på programnivå och samrådats med Trafikverket.

Tekniska och ekonomiska förutsättningar för genomförande är viktiga planeringsförutsättningar som måste tydliggöras för ett förverkligande av programförslaget.

En riskutredning med en sammanvägd bedömning flera källor av farligt gods på Hamnbana, Lundbyleden och älven behövs.

I väntan på att nya regler för bullerriktvärden börjar gälla anser Trafikverket generellt att gällande riktvärdena för trafikbuller och ska följas men delar stadens bedömning att avsteg kan tillämpas på aktuell plats så länge en god boendemiljö kan uppnås.

I miljöbedömningen anges att buller har kartlagts för år 2011. Det är mycket viktigt att bullerutredning även görs för framtida trafikmängder och buller från Kvillebangården och kryssningstrafiken behöver tas hänsyn till. Bebyggelsen behöver utformas utifrån bullerexponering och vid förskolor och skolor krävs särskild hänsyn. Även en utredning om framtida luftkvalitén behöver göras.

Området består av lera och lösa jordlager och det är viktigt att vibrationer av järnväg, tunga vägfordon och spårvagnar beaktas vid planering och byggnation. Generella skyddsavstånd är dock svårt att ange.

Kommentar:

Samråd med Luftfartsverket sker regelmässigt vid planering av höga byggnader via Länsstyrelsen. Se även *Samlade synpunkter och kommentarer*.

24. Sjöfartsverket

meddelar att tre olika hamndelar inom programområdet ingår i riksintresse hamn.

Lundbyhamnen används idag endast som utfyllnadsområde och kan inte längre anses uppfylla kriterierna för ett riksintresse.

Vid Kvillepiren driver Stena Line godstrafik med Stena Scanrail. Stena har aviserat att man önskar fortsätta verksamheten men är i nuläget uppsagd från sitt hyresavtal. Det gods som idag består av trailers/lastbilar kan omfördelas till andra fartyg. Sjöfartsverket ser inte att heller denna del skall omfattas av riksintresset.

För kryssningstrafiken har Göteborgs hamn AB kontrakt fram till 2026. Sjöfartsverkets uppfattning är att riksintresset hamn kan tas bort för denna verksamhet då det finns starka motiv från Göteborgs stad och Göteborgs hamn att hitta alternativa lägen för att utveckla kryssningstrafiken till Göteborg i framtiden. Ett antal mindre fartyg hyr kajer inom området men dessa omfattas inte av riksintresset hamn enligt Sjöfartsverkets bedömning.

Utmed programområdet område går farleden längs Göta älv som är av riksintresse och av stor betydelse för varuförsörjning utanför kommungränsen. Trafiken pågår under dygnets alla timmar, buller, emissioner samt farligt gods är frågor som ska beaktas i det fortsatta arbetet.

Öster om programområdet finns Gotenius varv. Det är angeläget att detta varv kan fortsätta med sin verksamhet och ha möjlighet att utvecklas. Alternativt bör en alternativ lokalisering av verksamheten utredas.

Ett förtydligande vilken typ av förbindelse som är tänkt mellan Bananpiren och Göteborgsoperan i framtiden önskas.

25. Business Region Göteborg

ser en viktig uppgift i att hävda stadens ambitioner för näringslivet i den fortsatta planeringen av Frihamnen och Ringön samt att skapa förutsättningar för handel och verksamheter i de centrala delarna.

De olika delområdena i "Vision Älvstaden" drivs som separata projekt med Vision Älvstaden som underliggande vision. Vision Älvstaden behöver löpande kompletteras som underliggande vision med hänsyn till pågående stadsutveckling.

Det nya broförslaget med sin lägre höjd gör det möjligt att skapa ett torg mellan centralstationen och den nya bron i det läge som Västlänken ansluter. Det nya torget kan få access till spårvägslinjer bland annat via förlängning av Operalänken. Motsvarande planering kan också genomföras på Hisingsidan med koppling till ny station. På så sätt knyts staden ihop över älven på ett tydligt sätt.

Pågående utredningar för utvecklingen av stadens kollektivtrafik med nya stationslägen för järnväg och kapacitet för höghastighetståg påverkar i hög grad förutsättningarna för Frihamnen. Den lokala kollektivtrafiken behöver moderniseras och samordnas med fjärrtrafiken med en effektiv stadsbana som också inkluderar Hisingen.

Kryssningstrafiken har en fortsatt naturlig roll i detta centrala läge. Med den nya lågbron och direkt koppling till Västlänken kan Göteborg C bli ett unikt och komplett resecentrum som också inkluderar kryssningstrafiken.

Göteborgs vattenområden är en unik kvalitet och fungerar som stadens grönområden. Stadens kanaler och vattenvägar in i 1600-talsstaden är en tillgång som kan fungera som viktiga mötesplatser. Det är positivt att programarbetet för Frihamnen har fokuserat på att ta vara på dessa kvaliteter. Det fortsatta planarbetet behöver hitta rätt avvägning mellan olika sätt att ta vara på kvaliteterna i de centrala vattenområdena.

Det är positivt att programförslaget öppnar för att förbindelsen över älven med gång och cykelbro samt med färja. Det gör att staden hänger ihop i markplanet över älven utan att vara ett hinder för Vänertrafiken. Pendelfärja mellan Lilla Bommen och Hjalmar Brantingsgatan kan komplettera den nya bron och säkra tillgängligheten för gc-trafiken under byggtiden. Pendelfärjor kan utvecklas och bli kopplingen över älven som kompletterar nya Götaälvbron. Särskild studie behövs för att klargöra möjligheten att utveckla färjtrafiken.

Näringslivets roll i området behöver förtydligas och utvecklas. Centralstationen tillsammans med bron och färjtrafiken kan bilda ett komplett resecentrum som stärker Göteborgs attraktionskraft. Näringslivets kompetensområden på närliggande Lindholmen, kanske kan få en fortsättning in i Frihamnen. Lindholmen Science Parks Media Arena vill stimulera en fortsatt stark utveckling i mediabranschen genom mötesplatser som stimulerar branschöverskridande samarbete. Frihamnen kan vara rätt läge för en Media arena.

Frihamnsområdet erbjuder spektakulära lägen för prestigebyggnader som museer mm. Den diskuterade placeringen av industrimuseum på Götaverkens område är ett sådant exempel. Nytt museum i anslutning till den planerade parken i Frihamnen skulle berika området och stadens stadsbild.

Områdets koppling till omgivningen kräver särskild studie. Nordöstra Frihamnen rymmer möjlighet till knutpunkt med anslutning mot norr till Backaplan, mot öster till Ringön och mot Norra Älvstranden i väster.

26. Svenska kraftnät

Har ingenting att erinra mot programförslaget.

27. Lerums kommun

Har inga synpunkter på förslaget.

28. Skanova (Teliasonera Skanova Access AB)

har betydande kanalisations-/kabelstråk i sydvästra och nordöstra delarna av aktuellt område. I övrigt består Skanovas nät av anläggningar, vilka försörjer befintlig bebyggelse med telekommunikation. I kommande detaljplanearbete får bedömas hur Skanovas anläggningar påverkas av framtida exploatering.

29. Västtrafik

Anser att det är av största vikt att det fortsatta arbetet för området förtydligar funktionen för kollektivtrafiken. Olika lösningar behöver beskrivas för hur kollektivtrafiken kan stödja resandet på Frihamnen men också för delar som Lindholmen, Sannegården och Eriksberg. Med trafik i markplanet riskerar kollektivtrafiken att bli en barriär i stadsrummet alternativt tvingas bussar och spårvagnar trafikera med hastigheter motsvarande de i för kollektivtrafiken innanför Vallgraven. En intressant idé vore att i framtida planer ge möjlighet att förlägga kollektivtrafiken under mark för bästa möjliga framkomlighet. Förutom restidsvinster skulle problem med trafikbuller minska, bredden på gator skulle kunna minskas och barriäreffekten som en kollektivtrafikgata utgör skulle elimineras. Påminner om behovet av säkra, trygga och tillgängliga gångvägar till kollektivtrafikens hållplatser.

Ser mycket positivt på att det skapas en fast förbindelse för cyklister och gående mellan Lilla Bommen och Frihamnen, vilket ger stora delar av Frihamnen tillgång till det rika utbud av kollektivtrafik som planeras vid Kanaltorget. Trycket på kollektivtrafiken på den framtida Hisingsbron skulle därmed också minska.

Sakägare

30. Älvstranden Utveckling, Ludbyvassen 736:168 mfl.

tillstyrker föreslaget, som är i enlighet med Vision Älvstaden. och på ett tydligt sätt ger förutsättningar och riktlinjer för hur området kan utvecklas.

Programmet uttrycker en hög ambition och ger på ett konstruktivt sätt tydliga förutsättningar och riktlinjer för hur området kan utvecklas. För att kunna förverkliga programets ambitioner, att med hög utbyggnadstakt kunna gå från vision till genomförande, krävs att utveckling av arbetssätt både inom staden och med näringsliv och byggherrar.

Bolaget anser att det är mycket positivt att programmet håller sig på en övergripande nivå och betonar vikten av att kommande detaljplaner håller en flexibel och generell nivå.

Fortsatt planering behöver ytterligare belysa utformning för skydd mot högt vatten. Finansiering, tillgänglighet, genomförande och ansvarsförhållande för olika möjliga lösningar behöver utredas.

Ett attraktivt stadsrum med aktiva bottenvåningar förutsätter genomströmning varför kopplingar till intilliggandeområden ytterligare behöver studeras i det fortsatta arbetet.

Trots att områdets exploatering är förenat med höga kostnader kan föreslagen exploateringsnivå ge ett positivt totalt värde och en ekonomi i balans. Det behöver arbetas vidare

med täthet och innehåll för att hitta en så hög exploatering som möjligt utan att göra avkall på kvaliteter. Även hur *en stad för alla* ska åstadkommas behöver arbetas vidare med.

31. Higab, Gullbergsvass 703:48 mfl.

ser positivt på förslaget.

32. Byggnadsbolaget Curt Lundahl& Co AB, Tingstadsvassen 1:2

framför två huvudfrågor:

1. Väganslutningar till planområdet, bl. a. koppling till Herkulesgatan.

2. Hur påverkas Kvillebäcken utanför planområdet?

Bolaget ser positivt på kommunens ambition att stärka centrum men ställer sig frågande till programmets ”minimering av bilanvändandet” med hänvisning till teknisk utveckling av bl.a. el-bilar och osäkerhet inför framtida behov och möjligheter.

Kommentar:

Herkulesgatan planeras att kopplas samman med Frihamnen främst med gång- och cykelförbindelser. Bilförbindelser skulle möjliggöras först om Lundbyleden/Hamnbanan sänks ned och då först i höjd med eller väster om Hisingsgatan där en bro på ca 3m över befintlig mark troligen blir möjlig. Se även *Samlade synpunkter och kommentarer*.

33. Platzer Fastigheter, Backa 173:2, mfl

ställer sig mycket positivt till programmets utveckling av Frihamnen och Ringön för att få en sammanhängande stadskärna. Bolaget påpekar vikten av att infrastrukturen utformas på bästa sätt.

Vidare utredning om hur barriären Brantingsmotet/Lundbyleden/och Hamnbanan skall hanteras behöver prioriteras och lokal, regional och nationell samsyn efterfrågas.

Exploateringen är utmanande, och kostsam varför hänsyn behöver tas till detta vid prissättning av byggrätter. Platzer hänvisar till en framtagna alternativ modell för att utveckla större områden och uppmanar staden att överväga pröva modellen för att uppnå en snabbare utbyggnadstakt.

Platzer förutsätter att stadsutvecklingen i övriga delar av Göteborg inte avstannar som följd av Frihamnens utveckling.

Övriga

Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som ”boende” för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

34. Folkstaden arkitekter AB

anser att programmet är bra och tydligt. Byggnadshöjden i östra delen / ”Bananpiren” bör vara fem våningar och den inre hamnbassängen bör inte fyllas igen helt utan formas som en smalare kanal efterliknande ett ”Nordens Venedig”.

I stället för att gå direkt från program till detaljplanering föreslås en enkel gestaltad skellettplan för hela området? ”Ge stadsplanekonsten tid för en karaktärsfull ny del av centrum i Göteborg”.

35. White

uppskattar de höga ambitionerna och ser planeringen av Frihamnen som ett led mot en levande och mångfacetterad blandstad. White ser fram emot fortsättningen och känner att Göteborg är något spännande på spåren i Frihamnen. De vill peka på några punkter som är särskilt angelägna för att Vision Älvstaden ska kunna förverkligas.

Planstruktur

Utveckling av Frihamnen är viktig för att knyta ihop nuvarande centrum med Hisingen vilket förutsätter en planstruktur som kopplar med omgivningen med ett finmaskigt nät utformat utifrån fotgängarperspektiv. Integrationen i staden är viktigare än blandat program i en isolerad stadsdel. Säkerställ många länkar till omgivande stadsdelar och att Lindholmsallén får en fortsättning in i Ringön. Förbered koppling till Kvillestaden så att möjligheten inte hindras om barriären Lundbyleden/ Hamnbanan undanröjs. Koppla vägen från Kvilletorget genom Frihamnen till gång- och cykelbron som är avgörande för områdets tillgänglighet.

Det offentliga rummet

Resonemangen kring de offentliga rummen behöver förtydligas. Sammanhängande, inbjudande och orienterbara offentliga rum är viktigare än bostäder för en blandad levande stad. Lagg inte ”Knutpunkt Frihamnen” mellan två centrala stråk då det ger dålig orienterbarhet. Rätt placerad kan den bli ett viktigt offentligt rum, men likaväl torftigt om den placeras fel. Blanda cyklar och bilar på stadsgator. Säkerställ att platser för vistelse placeras med avseende på koppling och mikroklimat. Inled arbetet med Jubileumparken nu så att den hinner växa upp i takt med bebyggelsen.

Blandstad

Blandning av funktioner är en självklarhet men försök inte få med allt överallt. Differentiera gatunätet med avseende på funktioner genom att prioritera stråk och noder med mycket rörelser för verksamhet och handel medan sidorienterade gator med färre rörelser kan fungera som lugna boendemiljöer.

Kulturhistoria

Spara många spår av den gamla varvs- och hamnmiljön. Ge Bananpiren sitt namn tillbaka och ge offentligt innehåll till de kvarvarande Kajskjulen.

36. Wallenstam

anser att visionerna för Frihamnens är fantastiska. Programhandlingen har en tydlig vision om en unik, hållbar och välkommande stadsdel. Framgång i Frihamnen förutsätter dock innovativa lösningar, högt tempo och succesiv utveckling av innehåll. Det är knappt om tid, området är komplext, har höga exploateringskostnader och insatser krävs i infrastrukturen.

För att förverkliga visionen behövs både ett gemensamt utvecklande av formerna och samarbete i genomförandet där alla aktörer involveras tidigt. En samsyn om grundprinciper för en rad frågor behövs innan man startar. Exempel på frågor där samsyn behövs är eventuell sänkning av Lundbyleden och Hamnbanan, vattennivåer, stadsbyggnadsidé, bebyggelsekvalitéer, stadsrummets utformning, exploateringsekonomi och finansiering mm.

Planering och genomförande av programmet kommer att bli svårt - men är möjligt. Ledorden; Flexibilitet, Tempo, Volym och Kvalitet sammanfattar det som krävs.

Ytterligare allmänna synpunkter:

- Anslutningen till intilliggande stadsdelar är viktigt och tydliga huvudstråk måste definieras. Handel och service kan koncentreras till huvudstråken.
- Nuvarande bebyggelseförslag har för låg täthet vilket kräver ett omtag för att nå den egna visionen och för att få sunda ekonomiska förutsättningar.
- Kommunen kan föregå med gott exempel genom att själva etablera publika "dragare"
- Det måste också finnas öppenhet för att anpassa planeringen till olika kunders krav.
- Det är i stadsrummet vi kan skapa ökad social integration och hållbarhet. Frihamnen ska bli en stadsdel mötas och "hänga" i.
- Likt Västra Hamnen i Malmö behövs handlingsutrymme och högt tempo. En "skelettdetaljplan", för all infrastruktur, som tillämpats i Malmö, bör prövas i Frihamnen.
- Vi får inte underskatta den tid det kommer att ta för att sanera, grundförstärka samt iordningställa infrastrukturen.

Från visionen till verklighet

Stort fokus behövs på genomförandefrågor och underlagsmaterialet kring byggbarhet behöver kompletteras på en rad punkter. Planering, utveckling och förvaltning måste bygga på robusta förutsättningar och relevant faktaunderlag. Programhandlingen behöver därför kompletteras, resultatet analyseras och handlingen kompletteras i en rad avseenden.

Exploateringskalkyl med frågetecken

Det är svårt att överblicka alla delar i exploateringskalkylen. Rapporten innehåller uppgifter som behöver revideras och/eller kompletteras vilket kan leda till att programförslaget och dess förutsättningar behöver revideras avseende nedan. Framför konkreta synpunkter på kalkylen.

37. Fastighetsägare Centrala Hisingen

FCH är en ideell fastighetsägarförening som genom att arbeta för de som idag är bosatta på Centrala Hisingen, verkar för en levande stadsdel och att gentrifiering undviks.

Föreningen är i stort nöjd med programmet som har lyckats med att beskriva en ny vattennära stadsdel som sjuder av liv, är vacker, spännande, till för alla och grön vilket stämmer väl överens med vår själ på Centrala Hisingen! Mycket bra jobbat! Minskat bilanvändning, lågt parkeringstal, ett finmaskigt nät av gator, Hjalmar Brantingsgatan som ett stadsmässigt stråk, aktiva bottenvåningar, samspel mellan boende och verksamma samt utvecklad kollektivtrafik är exempel på bra inslag.

Trots detta finns det synpunkter och invändningar, i synnerhet avseende kopplingar och stråk. Det är viktigt att bygga bort/förhindra otrygghetsskapande sociala och fysiska barriärer som finns i Lundbyleden/ Hamnbanan och Hjalmar Brantingsgatan. Kopplingar, i synnerhet för gång och cykel, behöver sträcka sig längre än vad programmet visar. Programmets föreslagna kopplingar räcker inte. Förverkliga istället Vision Älvstadens förslag på ett stadsmässigt stråk mellan Wieselgrensplatsen och Centralenområdet.

Ambitionen att vara en testarena för socialt hållbart boende är positiv, hur detta ska ske anges dock inte. Föreningen bidrar gärna med erfarenheter av social hållbarhet i boendemiljöer.

I många fall som exempelvis med sänkning av Hamnbanan finns oklarheter om genomförbarheten. Här behövs alternativa lösningar för att säkerställa intentionerna. Programmet har flera dyra lösningar och samtidigt krav på låga hyror. Exploateringsgraden behöver höjas för att klara ambitionsnivån.

Den planerade Jubileumsparken kan knytas till Keillers Park

Att öka antalet möjliga övergångar mellan Kvillestaden och Frihamnen bör göras tidigt.

Trots kritiken att ytterligare utredningar behövs föreslås en utvidgning av analyser över hur programmet kan stödja utvecklingen på centrala Hisingen.

38. Stadsplaneringsforum Centrala Hisingen

Programmet presenterar en unik chans att skapa den bästa stad vi kan föreställa oss.

Jobba vidare med vattenkontakten och låt vattnet bli ett signum för nya Frihamnen! Vattnet kan även vara en resurs för lokal matproduktion och framtida transportlösning.

Tidiga åtgärder att skapa grönska och parker är bra men lokala parker och vegetation i gaturummen är viktigare. Jubileumsparken bör kopplas till befintliga grönområdet på Ramberget med Kiellers park. Arbeta med vegetationen även för att förbättra det lokala klimatet.

Programmets avsnitt om resor för en hållbar stad, att fler ska gå, cykla och att åka kollektivt, är bra men det är tveksamt om programmets förslag är tillräckligt för göra kollektiva resor attraktiva.

Programmet visar föredömligt hur man kopplar vidare på de större stråken men det är svårt att utläsa hur den finmaskigare stadsväven ska kopplas mot norr och väster. Det måste tryckas hårdare på områdets koppling till omgivningen. Håller med SDF Lundby om synpunkter på Kopplingar och stråk.

Kopplingen från Operan till Kvillestan bör prioriteras. För cyklande och gående är detta viktigare än Hisingsbron. Vi behöver inte vänta på den nya bron för att läka samman de båda älvsidorna. Det räcker dock inte att koppla över älven utan det behövs genomgående stråk som etablerar rörelser genom området. Exempelvis med en bro eller viadukt för cyklande och gående över Hamnbanan och Lundbyleden. Utformad som en ekodukt kan den sammanbinda Jubileumsparken och Kiellers park.

- Skapa en obruten kajpromenad utefter Göta Älv
- Kartbilder är otydliga och saknar beskrivning
- Området kan innehålla lokal energiproduktion, vattenförsörjning och rening.
- Beskrivning av programmets avtryck på dess närmaste grannområden saknas.

39. Förvaltnings AB Framtiden och Förvaltnings AB Göteborgslokaler

är mycket positiva till planprogrammets intentioner. Det är en god vision som pekar ut riktningen för alla aktörer men frågor om genomförandet återstår. Programmets modell för stadsutveckling är avgörande och behöver förankras och utvecklas tillsammans med utvalda aktörer. Företaget vill medverka i fortsatt utvecklingsarbete och pekar på att en öppen dialog mellan inblandade byggherrarna är av största vikt.

Företaget pekar på bristande underlag vad gäller genomförande och ekonomiska förutsättningar. Viktigt att minska osäkerhetsfaktorerna och att klargöra vem som betalar, tydliggör principer för markanvisning, försäljning och tomträtter. Beakta att en subventionerad prissättning på hyresrätten förutsätter en återhållsam prissättning på mark. Det måste till en ökad täthet för att exploateringsekonomin ska gå ihop. Många kostnadspos-

ter som tex. långsiktig drift- och underhåll, byggherrens vinst är underskattade eller undantagna. Den ekonomiska kalkylen måste bli tydligare.

Programmet förutsätter minskad parkeringsnorm utan att specificera hur. Planera självfinansierade, flexibla gemensamma parkeringshus framför underjordiska garage för möjligheter till samnyttjande och omvandling av funktion över tid.

Kopplingarna till omkringliggande områden är avgörande och fler förbindelser över älven efterfrågas. Gång- och cykelbro över älven ses som absolut nödvändig. Koppling mellan Skeppsbron till Hjalmar Brantingsgatan parken saknas.

Frihamnen som kommersiellt besöksmål känns inte realistiskt med tanke på barriärerna och läget mellan Nordstan och Backaplan. Området behöver högre boendetäthet och fler verksamheter för att bära sin egen detaljhandel. Samla handel och verksamheter i stråk inom området, kring nya Hjalmar Brantingsgatan och den nya knutpunkten.

Beakta lokaliseringskrav för verksamheter genom att separera boende och verksamheter. Samla dessa kring huvudstråk och vid knutpunkter. Verksamheter placeras med fördel i egna fastigheter med egna entréer. Flexibla detaljplaner avseende användningsbestämmelser och fastigheter med bottenvåningen som tillåter annan flexibel användning förordas.

Övrigt:

- Företaget delar inte programmets uppfattning att varierad fastighetsindelning inom kvarteren ger större möjlighet till ombyggnader.
- Finmaskigt gatunät med biltrafik och hög täthet kring sammanlänkande stråk ger underlag för service.
- Svårt att lämna synpunkter då många utredningar saknas eller är ofullständiga. Planprogrammet behöver uppdateras så att programhandling och bilagor överensstämmer. Utmaningar gällande buller, avfall, luftkvalitet, dagvattenhantering etc. förutsätts att utredas vidare.
- Jubileumsparken borde minskas något till fördel för ökad täthet och en bättre exploateringsekonomi.
- Utformning av invallning/barriärer för högt vatten är av stor vikt, framförallt avseende finansiering, dock ej specificerat i kalkylen.
- Hur ska Miniåtervinningscentralen genomföras praktiskt?
- En grön, hållbar transportplan efterfrågas.
- Området behöver ett unikt och specifikt innehåll som till exempel kultur- och idrottsverksamheter etc. aktör med kompetens att driva centrum-/stadsutveckling.
- Överdäckning av Hamnbanan och Lundbyleden behöver finansieras och komma med i Trafikverkets nationella plan.
- Programmets föreslagna testarena för socialt hållbart boende känns spännande och utmanande men svårt. Viktigt att alla aktörer involveras och drar åt samma håll.

40. Fastighetsägarna GFR, (branschorganisation)

är positiva till programmets ambition om en tät innerstad och en ny central stadsdel. Däremot ser de ambitionerna som orealistiska, mycket på grund av för låg exploateringsgrad. De hoppas att den kommande markanvisningen och detaljplaneprocessen innebär möjligheter för övriga aktörer att vara med och utveckla exploateringsgrad samt

verklighetsanpassa de målbilder och idéer som idag inte är förenliga med vare sig lagstiftning eller hållbarhet.

Fastighetsägarna liknar projektet vid en experimentverkstad för den sociala ingenjörskonstens som de ser som det enskilt största hotet mot att Frihamnen ska kunna bli en attraktiv och livskraftig ny stadsdel i Göteborg.

Det är positivt att staden har lagt omfattande resurser på visionsarbetet och vill ha tempo i projektet. Programmet saknar underlag och väsentliga delar kräver fördjupade utredningar. Omtag behövs inför det kommande planarbetet.

Exempel på fördjupningar är: kollektivtrafik, trafikleder, offentlig service, vibrationer, buller, luftkvalitet, stabilitet, markföroreningar, grundläggningsförhållanden, dagvattenhantering och VA-försörjning m.m.

I likheter med Skeppsbron, (höga ambitioner, bevarandekrav och låg exploatering) riskerar programmet att leda till dålig exploateringsekonomi med alltför låg täthet och allt för låga höjder på husen. Exploateringsekonomi är det som avgör vilka kvaliteter som är möjliga och varför exploateringsgraden behöver ökas minst 50-70 procent. Fastighetsägarna förespråkar en tät blandstad med genomsnittliga våningshöjden på minst 8-10 våningar.

Projektet är förenat med stora osäkerheter och risker vars kostnader måste klargöras. Fastighetsägarna önskar i likhet med Stockholm tydliga och långsiktiga spelregler avseende ekonomi. Exploateringskalkylen har tveksam relevans. Momsen saknas i kalkylerna, avkastningskrav och antagna hyresnivåer för låga. Trots detta är marginalerna ändå små. Om inte exploateringsgraden ökar ser vi stora risker för ett nytt Skeppsbron, med planer som går med stora ekonomiska underskott.

Fastighetsägarna avvisar tanken på reglerade hyror vilket skulle innebära stor orättvisa och ytterligare snedvridning av bostadsmarknaden. Modellen riskerar att slå mot investeringsvilja och avskräcka seriösa aktörer.

Avgörande att bygga ihop staden över älven för god tillgängligheten och mobiliteten i och till området. Barriärerna måste överbryggas och området behöver hög densitet och tydliga, täta stråk för ekonomisk livskraft som ger underlag till många butiker. Butiker i samtliga bottenvåningar kommer dock inte att fungera.

Bevarandeambitioner av befintliga byggnader bör noga utvärderas och ställas mot målbilden att bygga en tät blandstad. Jubileumsparkens storlek ifrågasätts. Istället föreslås exploatering i större delen av den planerade parken.

Övrigt:

- Stadens ambitioner och investeringsplaner avseende barriärerna runt området behöver tydliggöras.
- Flexibilitet behövs i kommande detaljplaner avseende innehåll.
- En eller ett par låga gång- och cykelbroar i exempelvis Östra Hamngatans förlängning är närmast avgörande och behöver hög prioritet.
- Fastighetsägarna förstår inte hur låga hyresnivåer på lokalsidan ska uppnås och påpekar vikten i att de nybyggda kvarteren inte blir isolerade enklaver utan att det hålls ett högt tempo i produktionstakten.

41. Yimby Göteborg

ställer sig oreserverat positiva till att Frihamnen ska omvandlas till tät grön innerstad. Stadsutvecklingen i Göteborg på rätt väg. Det stora problemet med planen är att tätheten är för låg i stora delar av området.

Park, vatten och gaturum

Regnvattnet i öppna diken är ett yteffektivt sätt att skapa fördröjning. Ett bättre underlag för denna för Sverige ovanliga lösning behövs dock.

Planen talar om lekstråk som berikar stadsrummet. Med intressant gestaltning och varierande funktioner skapas liv och rörelse längs gator och torg. Det är en fin tanke att leken flyttas från väl avgränsade platser till det gemensamma stadsrummet. Tidigare har idén framförts om att barn kan få tillgänglighet i gaturummet genom låga hastigheter på alla fordon.

Trafik

Programmet är otydligt avseende de flesta kopplingar till omgivningarna. Detta borde vara utrett och klart i programskedet.

Gångtrafiken illustrerats inte på en karta som cykel, kollektivtrafik och bil.

Cykelstråk genom Jubileumsparken riskerar att bli otrygga efter mörkrets inbrott.

Flytta förgreningen för spårvagnstrafiken till hållplats Ringön. Nedgrävd spårvagnstrafik borde förberedas.

Projektets ekonomi

Utredningar som har en avgörande inverkan på exploateringskostnaderna och som borde ligga till grund för programmets utformning saknas. Exempel är oklarheter i vilka kopplingar det blir till omgivningen, lösningar för parkering och trafik inkl. spårvagnsdragningar, vilket skydd för högvattennivåer som ska användas, grundläggning och markhöjd, stabilitet, föroreningar, mm, mm.

Det finns en uppenbar risk att intäkterna blir lägre än kostnaderna och att vi till slut står med för låg exploatering givet exploateringskostnaderna.

Den ekonomiska kalkylen är på marginalen trots att momsens inte tagits med i beräkningarna. Projektet ska bli ett pilotförsök för lokalpolitisk reglering av hyror, exploateringen är komplicerad vilket kräver större marginaler vilket kan åstadkommas med högre boendetäthet och exploatering, betydligt högre bebyggelse och genom att göra Jubileumsparken mindre.

Blandstaden uteblir

Tätheten är för låg för ett stort utbud av lokal service. Trots planens ambitioner om blandstad och vikten av billiga lokaler så ska lokaler och service koncentreras till endast stråk och knutpunkter. Det betyder att många gator och delar av området inte får några lokaler.

Programmets antaganden om långa siktlinjer och låg skala är missriktad och leder till förödande konsekvenser för stadens funktion. Det finns en risk att hela projektet blir ekonomiskt ogenomförbart vilket slår sönder förutsättningarna för en riktig blandstad.

I grund och botten handlar detta om en helt felaktig prioriteringsordning och omvänd arbetsgång. Föreningen föreslår en alternativ ordning i hur bebyggelseutformningen skall styras och hur områdets identitet och historiska koppling uttolkas.

Tätheten i alla delområden kan bli högre för en livskraftig blandstad. Lindholmsallén tål, och kräver, betydligt högre bebyggelse än programmets 3-5 våningar.

Utbyggnadsordningen

En kontinuerlig stadsmiljö för att stärka stråk och kopplingar är att föredra framför programmets föreslagna 4-5 etapper. Utbyggnadsordningen är olycklig då den första bebyggelsen formar en isolerad enklav mitt i Frihamnen

Möjligheten att skapa temporära lösningar över barriärerna borde utredas.

Tanken är att också parken etableras tidigt i området och blir en del av den isolerade ön. Det finns en risk att stadsvakuemet runt den kommer att dra ner antalet besökare rejält, trots försök med dragplåster som bad.

42. 29 skrivelser (som håller med Yimby Göteborgs yttrande)

instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som framförallt tar upp att boendetätheten är för låg över stora delar av området. Antalet bostäder måste öka ordentligt för att få grundförutsättningar för en levande blandstad med lokaler längs alla gator i områdets alla delar.

43. Boende på Ryttagatan 8 C, Göteborg

instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som framförallt tar upp att boendetätheten är för låg över stora delar av området. Antalet bostäder måste öka ordentligt för att få grundförutsättningar för en levande blandstad. Då ytan är central och utan närboende som kan klaga på till exempel förstörd utsikt, borde tillfälle tas i akt att bygga ordentligt.

44. Boende Göteborg

instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som framförallt tar upp att boendetätheten är för låg över stora delar av området. Det är en unik möjlighet Göteborg nu besitter att utveckla centrala staden och möjliggöra nya bostäder, företag och handel. Antalet bostäder måste därför öka ordentligt för att få grundförutsättningar för den levande blandstaden med lokaler längs alla gator i områdets alla delar. Programmet måste ta avstamp för 100-150 år framåt med fortsatt befolkningstillväxt. Här finns då en chans att bygga en tät hög stadsdel som ger förutsättningar för både näringsliv och befolkning. Då stadsdelen ligger så nära en av Göteborgs vackraste parker behövs inte en ytterligare grön park. Utnyttja istället kajerna och komplettera med en lite större grasmatta.

45. Boende Högsbogatan 14, Göteborg

instämmer fullständigt i Yimby Göteborgs yttrande om att boendetätheten är för låg över stora delar av området. Antalet bostäder måste öka för att få grundförutsättningar för en levande blandstad med lokaler längs alla gator i områdets alla delar. Det är också viktigt att många bolag, små och stora, får bygga i Frihamnen för att skapa en stimulerande variation i gaturummet. Smala (men höga) bygggrätter är att föredra framför breda. Förespråkar en modell där varje bygg- eller fastighetsbolag inte får bygga två hus bredvid varandra. Däremot skulle man kunna få ner bygg- och projekteringskostnaden genom att låta varje bolag bygga t.ex. 10 exemplar av samma hus på olika platser i Frihamnen. Frihamnen är det viktigaste stadsutvecklingsområdet i Göteborg.

46. Boende Bangatan 24 B, Göteborg

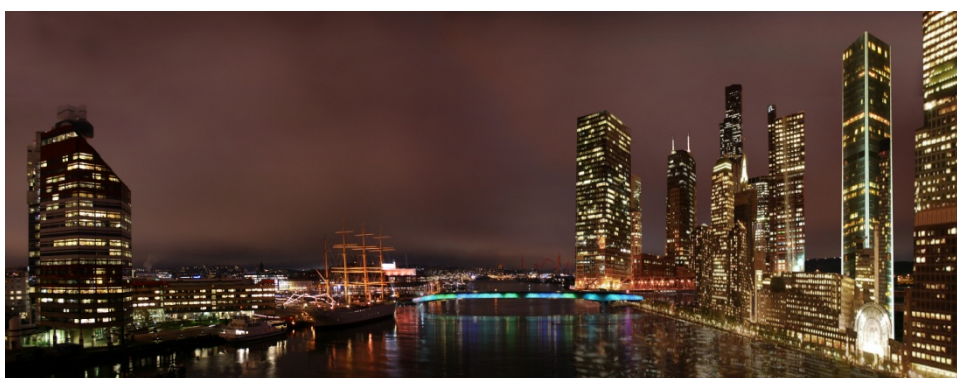
instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som framförallt tar upp att boendetätheten är för låg över stora delar av området. Antalet bostäder måste öka ordentligt för att få grundförutsättningar för en levande blandstad med lokaler längs alla gator i områdets alla delar. Yimby problematiserar även de öppna diken som föreslås i programmet då de ej bidrar till en stadsmässig och estetisk miljö. Föreslår en satsning på hårdgjorda kanaler, vilket även rimmor väl med befintliga och historiska stadsmiljöer, exempelvis i inom Vallgraven.

47. Boende Hisingsgatan 22, Göteborg

instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som framförallt tar upp att boendetätheten är för låg över stora delar av området. Antalet bostäder måste öka ordentligt för att få grundförutsättningar för en levande blandstad med lokaler längs alla gator i områdets alla delar. Är boende i Lundby på Hisingen och har ett stort intresse av att området byggs ut på det sättet Yimby Göteborg förespråkar, en levande blandstad. I Kvillebäckområdet vid Vågmästareplatsen har man dessvärre inte lyckats med det. Det nya kvarteret har blivit alldeles för fyrkantigt, trist och själlöst.

48. Boende på Karl Johansgatan 49 c, Göteborg

instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som framförallt tar upp att boendetätheten är alldeles för låg över stora delar av det aktuella området. Antalet bostäder måste öka ordentligt för att få grundförutsättningar för en levande blandstad med lokaler längs alla gator i områdets alla delar. På det sättet kan vi få till den innerstad vi alla drömmer om. Bifogar en inspirationsbild på framtida Frihamnen.



49. Anonym

instämmer i Yimby Göteborgs yttrande och anser även att det är av största vikt att antalet bostäder ökar ordentligt för att förutsättningar för riktig blandstad ska finnas. Det råder akut bostadsbrist i Göteborg och att i dessa tider föreslå en plan med hus så låga som tre våningar är fullständigt orimligt. Våningsantalet och exploateringen måste vara hög i hela området och inte bara koncentrerat till "boulevardstaden". Det finns även en överhängande risk för ett upprepat haveri likt det på Skeppsbron med dålig ekonomi till följd av låg exploatering och därmed en skuldbörda för skattebetalarna.

50. Anonym

stöttar Yimby Göteborgs yttrande för programmet. Speciellt de delar som tar upp problemet med för låg täthet. Förespråkar tät stad med levande gator. Anser att det inte är okej att kalla en plan med så stor andel sovgator för innerstad. Vill att det tas ett varv till, öka tätheten och få fler verksamheter i markplan. Anser att programmet är himla bra för övrigt.

51. Boende på Övre Husargatan 32,

instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som framförallt tar upp att boendetätheten är för låg över stora delar av området. Antalet bostäder måste öka ordentligt för att få grundförutsättningar för en levande blandstad med lokaler längs alla gator i områdets alla delar. Jubileumsparken tar alldeles för stor yta i anspråk. Storstadens värden ligger till stor del i tätheten, rörelsen, livet. För att uppnå detta krävs en kontinuerlig stadsväv, utan ständiga avbrott av parker, gröna kilar och andra barriärer. Har aldrig behövt eller efterlyst "mötesplatser", möten sker där människor bor och vistas.

52. Boende Tusenårsgatan 20, Göteborg

instämmer i YIMBY Göteborgs yttrande angående den låga boendetätheten. En högre boendetäthet är nödvändig för att få till den blandstad som eftersträvas. Om Frihamnen ska bli en del av Göteborg centrum så krävs det gott om lokaler i gatunivå. Och för att ge lokalerna kundunderlag krävs en hög boendetäthet, vilket också gynnar alla bostads-sökande.

53. Boende, Slottsberget 11, Göteborg

efterlyser mer variation i den sträckan hus som kommer att ligga ytterst, mot Operan och, Läppstiftet, trots att det hamnar i framkant. Vill se ett par högre hus som, matchar Läppstiftet, som "ett eko från Hisingen". Som det ser ut nu är det oroväckande likt, San-negårdshamnen. Gör gärna någon lucka i den husraden med ett litet torg/park som bry-ter, enformigheten. Se till att åtminstone några kvarter bland allt det nya tydligt annon-seras som Icke sovstad kvarter där man inte kan vänta sig att det är tyst efter kl.22.

Planera för kultur. Varför inte bygga in möjligheter för "Musik på vattnet" med en or-kester, på en flotte ute i vattnet och åskådare med picknickkorgar på land, (idé från Stensjön i, Mölndal). Ska det finnas bad se till att det hamnar på behörigt avstånd från bostäderna. Många barn, och ungdomar skriker jättemycket när de badar. Varför inte ett äldreboende med utsikt över älven och centrala staden? Föreslår inspiration från Hel-singörs nya sjöfartsmuseum, kanske kan några idéer därifrån användas antingen i Fri-hamnen eller på Cityvarvsområdet längre fram om verksamheten inte går att rädda.

54. Boende, Göteborg

anser att lägre brohöjden ger förutsättningar för att binda ihop älvstränderna på ett bra sätt. Uppgångarna från västlänkstationen norr om nuvarande Göteborg C ger en naturlig förutsättning för att utforma en knutpunkt för kollektivtrafik som också inriktas mot Hisingen - ett "Drottningtorget" väster om Göteborg C.

En kollektivtrafikplats som gör alla linjer tillgängliga från ett torg på samma sätt som Drottningtorget skulle ge bra tillgänglighet och gynna resenärer till och från Hisingssi-dan. De planerade uppgångarna från Västlänken kan ansluta till torget. Det nya torget för kollektivtrafik kompletterar Lilla Bommens torg som kan utvecklas till en knutpunkt för gc-trafik med färjeförbindelser över älven och koppling till kryssningstrafik. Göte-borg kan få ett komplett resecentrum. Det behövs en studie av helheten för att ta vara på möjligheterna.

En pendelfärja mellan Lilla Bommen och den nuvarande brons fäste på Hisingssidan behövs som säkerhet under rivning respektive bygge av broarna. En sådan förbindelse behövs även permanent för att det skall kännas tryggt för gående och cyklande. Staden måste hänga ihop i markplanet över älven.

55. Boende på Gibraltargatan 106, Göteborg

Följande punkter är byggnader och lämningar med kulturhistoriskt värde som bidrar till en levande stadsdel, samt påminner om historisk verksamhet -

- Magasin E och D från 1938 respektive 1936 är mycket välbevarade exempel på hur byggnaderna här såg ut och ger en historisk koppling till hamnverksamheten. I dessa kan verksamheter såsom saluhall, café/restaurang, konstateljé m.m. be-drivas.
- Kajskjul 107 från 1944 är också en välbevarad byggnad i mycket bra skick.
- Kajskjul 113 från 1964 som representerar 1960-talet med sitt gula tegel och de smäckra industrifönstren, samt lastbalkongerna.

- Pålvirke, träpir med vändskiva, markeringar på kajen, pollare, kranstopp, sten-skodda kajer, kvarvarande järnvägsspår och stoppbockar är viktiga lämningar som för tankarna till frihamnstiden. Den hamnkran som finns här är också ett inslag som kopplar till detta. På kvarvarande järnvägsräls kan man kanske placera en gammal järnvägsvagn som prydnad.

Det är bra om några av de nya byggnader som uppförs har en anknytning till hamnverksamheten i sin utformning. Genom att installera solcellspaneler på taken kan detta bli en grön och klimatsmart stadsdel. Vid Bananpiren kan en belyst skylt med texten "Bananpiren", "Bananbåtar" eller "Banan-kompaniet" på hustaken vara ett snyggt inslag som påminner om tidigare verksamhet.

56. Boende Löjtnantsgatan 3, Göteborg

uttrycker oro för den täta bebyggelsen kommer att bli trist, trångt och mörkt. Det ser inte ut att finnas rymd någonstans och få solglimtar kommer att nå markplanet. Förstår att det i en stad av akut bostadsbrist lönar sig att bygga så tätt som möjligt, men livskvalitén i dessa trånga, mörka kvarter bli sämre än om husen ligger glesare. Har det någonsin gjorts en utredning vars resultat stöder tesen om att Göteborgare vill bo närmare in på varandra än de redan gör i stadens äldre bostadsområden? Tror att resultaten av en sådan utredning skulle peka på det motsatta. "Förtätningen" är ett stort misstag som endast gynnar mark- och husägarna och som på inte alltför lång sikt kommer att leda till vantrivsel.

57. Anonym

ställer sig frågande till varför man fyller i Lundbyhamnen istället för att integrera vattentytan i parken, som man gör i många andra städer i Europa. "komma nära" och "möta vattnet", som det betecknas i programhandlingen borde inte innebära att man tar bort vattnet. Tycker att det är en sorglig fortsättning på Göteborgs tradition att fylla i kanalerna.

58. 2 boende, Gröna Annas gata 1, Göteborg

tycker förslaget är bra i stort. Är dock negativ till att den inre hamnen fylls igen då den är en viktig vatten spegel för rekreation både för närboende och övriga. Föreslår att den yttre bassängen i stället om någon måste fyllas igen. I förslaget framhålls flera gånger betydelsen av närheten till vatten. Ser ingen förklaring till varför man vill fylla igen Lundbyhamnen annat än att man då får plats med fler bostäder. I viss utsträckning kan man ändå placera bostäder där - i form av husbåtar.

Utrycker oro för den känsliga Kvillebäcken med sin unika flora i Lundbyhamnen. Kommer verkligen knölnate, fisk, fåglar med mera verkligen att trivas under så drastiskt förändrade omständigheter? Kvillebäcken är ju även en unik bifurkation, ett vattendrag som rinner åt två håll. Så förutom knölnaten som har Kvillebäcken som enda växtlokal störs kanske även själva bifurkationen av att Kvillebäcken förlängs på konstlad väg. Och hur skulle denna före detta gränsflod och unika bäck må under själva exploateringen?

59. Boende, Virvelvindsgatan 24, Göteborg

föreslår hus i 10,16, 21 och 30 våningar, lägre närmast vattnet och högre längre ifrån, så alla får utsikt. Vill inte ha det som i Sannegården, där borde man byggt högre hus bakom de som ligger vid vattnet, så alla får njuta av vattnet. Ska det bli stadsmiljö så bör man bygga högt, så folk slipper åka bil utan kan gå eller cykla över till staden. Är negativ till linbana men föreslår att man tittar på Kuala Lumpur, där man har spårbunden trafik uppe i luften, skulle även kunna tänka sig tunnelbana.

60. Anonym

I dokument fördjupad miljöbedömning och i PM Vattenfrågor beskrivs det att om man vill skapa förutsättningar till förbättrad vattenkvalitén i Frihamnen behöver man ta ett helhetsgrepp på problemet. Då Frihamnen ligger vid Kvillebäckens utlopp finns det en möjlighet att utforma utloppet för att rena vattendragets vatten innan det når Göta älv. Bräddat avlopp skulle också kunna hanteras där. Nu finns det en möjlighet till att skapa en sådan anläggning. Anläggningen skulle kunna också fungera som rekreationsområde, biotop och försvar mot översvämningar. Framtida bebyggelse i Frihamnen bör utformas på ett sätt som ger utrymme för en sådan anläggning. Bygg och planera för att gynna ekosystemtjänster istället för att motverka dem. Denna anläggning skulle kunna påminna om vassområdet som fanns här en gång i tiden. Lundbyleden och Hamnbanen är stora barriärer. Tycker att man ska gräva ner dem och bygga tätt och högt på de frilagda ytorna istället för att bygga i Frihamnen till en början. Kvillebäcken skulle kunna flöda över tunneln i stället för att vara i en kulvert som den gör idag. Husen skulle kunna stå på tunneln vilket skulle kunna spara på grundläggningkostnader. Detta finns beskrivet i skissförslaget i mitt examensarbete som bifogas yttrandet.

61. Boende, Borraregatan 1, Göteborg

tycker det är mycket viktigt att Göteborg tar steget från en stor småstad till en riktig storstad. Våga bygg riktigt högt så att Göteborg får en siluett som vi kan vara stolta över. Maximera inte våningshöjden till 30 våningar utan låt vissa platser vara fria genom att utlysa arktitektävlingar där utmaningen är att skapa nya djärva förslag som sätter Göteborg på kartan.

62. Anonym 6½ år

vill att det ska byggas ett nytt Liseberg i nya Frihamnen. Med en jättelång linbana så att man kan åka mellan nya och gamla Liseberg.

63. Anonym

Vill ha högre bebyggelse i 30 våningar. Våga stick ut och sätt Göteborg på kartan.

64. Boende, Strandskategatan 17, Hisings Backa

vill lägga Göteborgs nya badanläggning en bit ut på en av pirerna. Riv Valhallabad som är uråldrigt och utslitet. En stor ny stadsdel som inte har en enda ”officiell” byggnad inplanerad. Varför finns inga planer på en kommunal byggnad av något slag?

Lägg Lundby nya bibliotek i Frihamnsområdet. Det skulle kunna vara en bättre plats för ett kulturhus med bibliotek än vad Backaplan kan bli. Även om man i framtiden tänker sig mer bostäder och kontor där så kommer ändå Backaplan att förbli en plats med gallerior och köpcentrum där ett bibliotek aldrig passar in på samma sätt som det skulle kunna göra i Frihamnen.

Fyll inte igen den inre hamnbassängen utan ta till vara alla hamnbassängerna. Det finns tillräckligt med mark att bygga på ändå. Vattnet är stadens största fördel. Lägg bebyggelse runt på ett försiktigt vis och ha fritt obebyggt område nära vattnet.

Bygg inte bostäder längst ut på pirerna. Låt det vara en plats för alla i stället med grönområden och kajer med restauranger och plats för båtar att lägga till.

Bygg inte instängt låt det vara ljusst på det sätt som i Sannegårdshamnen. Bygg inte in stadsdelen på det mörka, täta och höga sätt som det blivit i Eriksberg i området kring dockan.

Vill inte ha spårvagnar på grund av störningsproblematik. Föreslår i stället eldrivna bussar.

65. Boende Vitklövern 11D, Torslanda

är positiv till att det tas ett samlat grepp för de centrala delarna i Göteborg. Är dock oroad för att kollektivtrafiken kommer att upplevas som en flaskhals i Frihamnen och därigenom öka resetiden för de som måste passera området. Vill uppmana att se över hållplatslägena så att dessa inte blir för många. Föreslår spårbunden trafik under mark i de tätaste delarna av området, närmast Hjalmar Brantingsgatan.

66. Anonym

är negativ till att lägga igen hela den inre hamnen. Åtminstone en smalare ränna kan vara öppen. En som sträcker sig i stort sett så långt in som den nuvarande inre hamnen gör. Det är trevligt med vatten, det ger liv och visar att Göteborg är en stad vid havet. Det pratas om att dra spårvagnslinjen längs Lindholmsallén. Med den mängd människor som bor och kommer att bo i Lindholmen, Sannegårdshamnen och Eriksberg behövs att kollektivtrafiken kraftigt ökas. Därmed är spårvagn ett alternativ, men på de skisser som finns på området som skall omgärda det nya höghuset Polstjärnan har större delar av Lindholmsallén tagits i anspråk.

67. Boende på Verkmästaregatan 2, Göteborg

uppfattar att närheten till vatten är en av de största kvaliteterna med att bebygga i området. Är negativ till att fylla igen större delen av Lundbyhamnens bassäng. Parken skulle kunna knyta an till vattnet med båtplatser och broar mellan bostadssidan och den tilltänkta (något mindre) parken.

Trafiken från Göta älvbron och en del av Lundbyleden borde däckas över, på grund av trafikbuller som har negativ påverkan på människors hälsa. Kanske kunde dock spårvagnarna fortsätta att köra längs den föreslagna sträckningen.

I förslaget ses hushöjderna öka allteftersom avstånden till vattnet ökar. Detta kan ge en spännande skyline, men riskerar att intrycket, både på håll och i lokala kvarter, blir att man anlagt en alltför likartad och monoton bebyggelse. Anser att det skulle vara önskvärt med variationer inom området, både vad gäller kvartersutformning och byggnadsstilar, med ett och annat högre hus även i de mer vattennära avsnitten. Sedan kan det gärna få byggas en vacker skyline längre bort mot Ringön.

68. Boende Kvillebäcken/ Hisingen, Göteborg

Bor intill Frihamnen och är negativ till att fylla igen den inre bassängen då utsikten och närheten till vattnet skulle försvinna. Är oroad för **gentrifiering**, att pennigsvaga grupper får dyrare levnadsomkostnader. Vill ha en stadsdel där dessa grupper kan bo kvar och flytta in i. Bygg med mindre dyra material och mer basic.

69. Boende Gamla Björlandavägen 28C, Göteborg

Kvillebäckens utlopp i Frihamnssassängen är idag hindrat av en vägbank. Kvillebäcken rinner i trummor under vägen. Detta utgör ett stort hinder för den som försöker använda Kvillebäcken för att paddla. Om den väg som går ovanför ändå inte ska användas vore det bra om man kunde gräva bort vägbanken och frigöra utloppet i Frihamnen. I samband med detta vore det bra om VA-verkets bräddavloppsledning kunde förlängas så att vattenkvaliteten i bäcken höjs. Bräddavloppet mynnar i dagsläget precis innanför kulverteringen.

70. Boende Gröna Annas gata 1, Göteborg

är positiv till programmet dock negativ till tankarna att bygga igen Lundbyhamnen. Vattenspeglar är vackra och rogivande. Hamnbassängen är värdefull för växter och fåglar.

Det ökar också livskvalitén för boende i närområdet. Vill värna om den historia och miljö.

71. Anonym

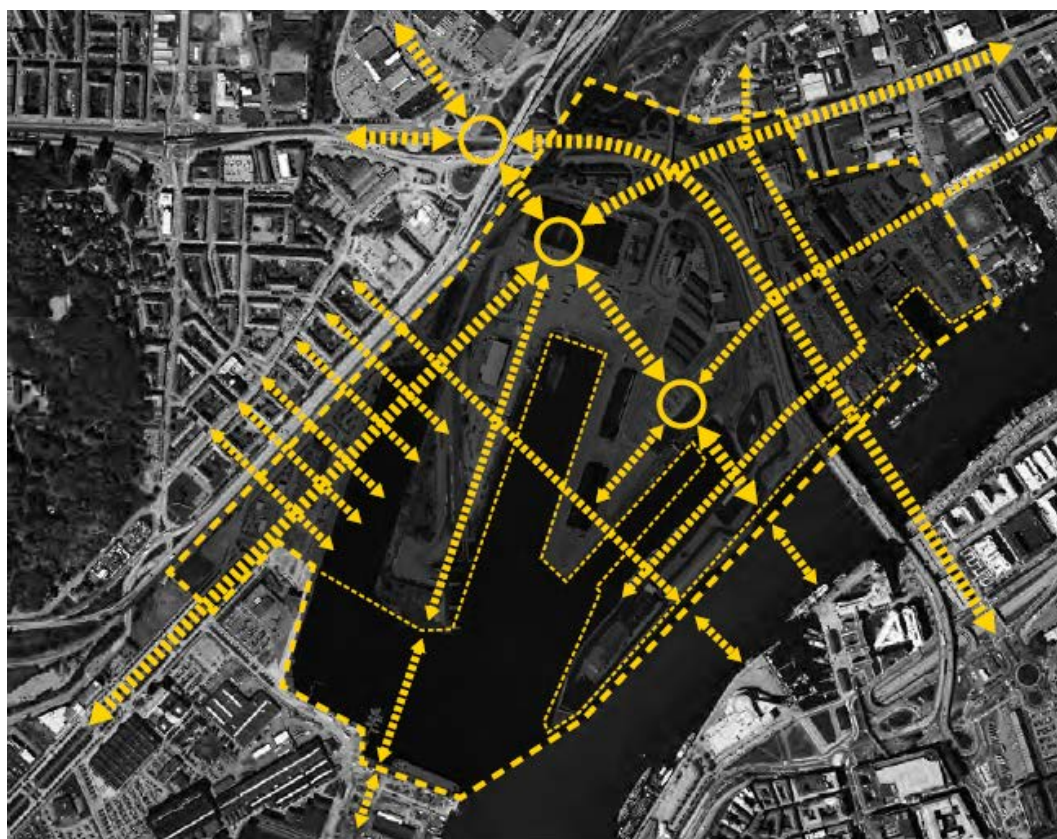
efterfrågar äldreboendestäder, "de gamla ålderdomshemmen". Inte 55+ som kostar 4 000 000 kr i insats och en hyra på 18 000 kr i månadsavgift. Vill ha ett billigare alternativ. De äldre blir ofta ensamma och behöver sällskap av andra.

72. Anonym

är oroad för att det ska bli ett slumområde.

73. Boende Tolvskillingsgatan 8 C, Göteborg

har synpunkter på gatugeometrin i förslaget för Frihamnen, bifogar bild med förslag på struktur. Tycker programmet missar flera möjligheter att koppla samman staden genom sin unikt centrala placering. Skissförslag framförs som utgår från två huvudlinjer – sammankopplingen öst-väst av Lindholmsallén och Ringögatan, och nord-syd genom förlängningen av Swedenborgsgatan ner mot Lilla Bommen. Där det är logiskt att placera områdets mest centrala platser. Det är avgörande för Hisingens framtid att Kvillbäckens gatustruktur i sin helhet förs vidare ner mot Jubileumsparken, oavsett vad som sker med Lundbyleden i framtiden.



74. Boende Hisingen och professor em. i Arkitektur vid Chalmers

Är positiv till hög bebyggelse på platsen. Kvarnberget och Erskines skrapa på ena sidan och en högre bebyggelse i Frihamnsområdet på den andra sidan kan tillsammans med den nya bron bli en stilig port in mot Göta Älv och de nya stadsdelarna. Flytta Sernekes skyskrapa till Frihamnsområdet och bygg inte för de vackra bergen i Älvmynningen. De är stadens viktigaste karaktärsdrag. Satsa på en god arkitektur i Frihamnen, och låt färjan från Operakajen landa i en vacker park med utsikt över älven och de stiliga bergen.

75. Boende Prästgårdsängen 17, Göteborg

värnar om Bananpiren vackert läge i älven och symbolvärde som medelpunkt i ett utvidgat stadscentrum. Den platsen skall vara öppen för alla göteborgare.

Är positiv hög exploatering av områdets centrala del kring Hjalmar Brantingsgatan men negativ till det på Bananpiren. En räckta tunga stadskvarter på den sköra Bananpiren skulle vara förödande. Dessutom saknar den strikta uppradningen helt hisingskänsla. Låt den yttre delen av piren, från Lilla Bommens hamn och västerut, istället utgöra allmän plats. En måttlig höjning av exploateringen inom den centrala delen skulle helt kompensera bortfallet på piren.

Eftersom kryssningstrafiken lägger restriktioner för pirens utnyttjande fram till 2026 finns det gott om tid att pröva olika publika användningssätt innan den slutliga utformningen läggs fast. Man hinner också lära av andra. Kanske kunde exempelvis Wiens nöjespark på en ö i Donau inspirera? Bananpiren skulle kunna bli en av jubileets centrala festplatser.

76. Boende på Önskevädersgatan 55

är negativ till utformningen av Bananpiren. Föreslår ett kulturellt matstråk på piren, vilket är något som Göteborg saknar. Där kan människor från olika kulturer samlas och presentera sin matkultur. Det segregeringande Göteborg behöver en samlingspunkt för människor från olika kulturer och klasser där människor kan samlas och integreras och samtidigt skapas jobbmöjligheter. Bananpiren är ett bra ställe då det är knutpunkt för hisingsbor och centrala staden. Det skulle locka till både turister och lokalt folk och ge ett lyft för område. Att bygga kontor och lägenheter skulle öka segregationen ännu mer och bara locka till människor från en samhällsklass till området. Det trista Frihamnen skulle bli ännu tristare.

77. Boende på Grevegårdsvägen 100

är negativ till att bygga så nära vatten på grund av havsnivåhöjningar. Föreslår istället bebyggelse mellan Botaniska Trädgården och Guldheden. Området vid Frihamnen bör vara en stor park för ungdomar. En väldigt stor skatepark inomhus och utomhus. En storstadsdjungel med mycket grönt.

78. Boende i Sannegårdshamnen

tar sig dagligen över älven och uppmärksammar att det är överfullt både på Älvsrabben och på bussarna under rusningstrafik. Kollektivtrafiken är inte dimensionerad för all byggnation på Älvstranden med nyinflyttade människor. Det finns ett stort behov av en gång och cykelbro över älven för att enkelt kunna ta sig till centrum åt båda håll för att skapa en enhet över vattnet. För cyklister som vill cyklar till arbetet är det alltför arbetsamt att ta sig över de två stora broarna då de ligger för långt bort och är höga. Det som saknas är en lägre gång och cykelbro över älven. Även om detta inte gått igenom tidigare i processen borde diskussionen tas upp igen då det är ett bra och billigt miljömässigt alternativ att ta sig över älven. Utformningen skulle kunna vara som Millennium bridge i London som ett annat alternativ är en öppningsbar svängbro som finns i hamnen i Barcelona. Den kan då öppnas när stora båtar ska igenom. Detta behov borde ligga som prioritet för att minska de stora problem som återfinns i rusningstrafik i centrum, vid Centralen över Göta älvbron, såväl som att boende på Älvstranden på ett miljömässigt bra sätt ska kunna ta sig in till stan.

79. Boende på Omvägen 3, Göteborg

anser att programmet borde använda sig mer av exempel från till Oslo och Amsterdam som har liknande historia som Göteborg. Befarar att en tom strandlinje kommer att upp-

levas som en baksida. Aker brygge i Oslo är en levande plats hela året med en dynamisk miljö och flytande restauranger. Det är naturligt att norra Älvstranden blir en plats som folk från hela staden besöker efter som det har bra solläge.

80. Boende på Titteridammshöjden 78, Angered

Är positiv till programmet

81. Boende på Ørestads Boulevard 57A, Köpenhamn, Danmark

är negativ till igenfyllnad av delar av hamnbassängen. Vill inte upprepa samma misstag som gjorts vid igenfyllnaden av kanaler i stadens centrum. Istället för permanent igenfyllnad bör ytorna kunna utnyttjas till exempel till bad, vattenaktiviteter, flytande boende eller båtplatser som det är så stor brist på. Att fylla igen förstör både nu och för framtiden.

82. Boende på Nedre Kvarnbergsgatan 20

Är positiv till programmet. På de skolorna som ligger runt omkring i Nordstan har eleverna väldigt lite friytor att vistas på under rasterna. Ibland är bostadsområdet en ungdomsgård. Vill att det undersöks om det finns möjlighet att erbjuda någon/ några av dessa skolor en bättre lokal vid Frihamnen eller vid älven.

83. Boende på Stampgatan 58C

Vill ha handikappanpassad simbassäng och att den gärna blir en till uppvärmd även utomhus. Eftersom det saknas flera sådana i Göteborg är det viktigt att få med det när man bygger nytt.

84. Boende på Norra Ekekullsvägen 11, Kullavik

anser att det galet att bygga så nära vattnet med tanke på kommande havsnivå höjningar. Vill att det anläggs en renad utomhus badplats eftersom Göteborg saknar centralt belägna allmänna badplatser. Har förståelse för att detta har med vattenkvalitén i Göta Älv, men det borde gå att anlägga pol som använder älvvatten men renar det.

85. Boende på Smörgatan 106

vill att området och parken utformades på ett sådant sätt att det går att arrangera olika typer av sporttävlingar i parken och vattnet innanför pirarna, främst triathlontävlingar. För att kunna genomföra det behövs det plats på land där det går att placera tex. växlingszon. En fördel hade varit om den är hårdgjord. Ytan som krävs är cirka 2000-5000 kvadratmeter. Simningen går att genomföra innanför pirarna och därmed behöver simmarna inte komma ut i det strömmande vattnet i Göta älv. Cykling och löpning kan sedan genomföras på Hisingen och/eller i stadskärnan. Ytterligare bra och lockande evenemang till Göteborg stad kan därmed skapas.

86. Boende på Ekedalsgatan 63 A

Är mycket positiv till en ny rejäl park. Fundera tidigt över vilka funktioner parken ska ha. Då går det att bemöta motståndet mot parkens kostnader och faktiskt följa upp så att parken på sikt verkligen gör det jobb den är avsedd att göra. Tycker att programmet borde vara mer detaljerat, föreslår även att det byggs trähus.

87. Boende på Utlandagatan 10

vill ha en tät, dynamisk och spännande stad med bebyggelse nära vattnet i stället för park som bara blir meningslös ströyta. Vill ha en levande plats och inte en öde plats.

88. Boende på Styrmsgatan 16c

tycker att man ska titta på Chicagos kända 'Navy Pier' och få inspiration därifrån. En stor underhållningspir med mysiga restauranger, spelhus likt det på Liseberg och kanske ett "varvhistoriskt" museum som innehåll skulle göra Frihamnen och Hisingen mycket mer attraktiva områden. Den nya, bron och ett till färjeläge för Älvsnabben gör piren lättillgänglig för ett besök.

89. Boende på Verkmästaregatan 9

vill att Frihamnen ska bli grön och tillgänglig, gärna med flytbryggor där man kan ligga och sola (som i Sannegårdshamnen). Det måste finnas mycket plats för folk att röra sig på, gräsmattor, bänkar och caféer - gärna öppna även kvällstid. Konstutställningar, marknadsstånd, nytt och second hand (utomhus och inomhus) likt Malmö folkets park.

90. Boende på Godhemsgatan 34C

föreslår att marknivån ska höjas ordentligt för hela området, den nya marknivån bör ligga på minst +3-4 meter. Detta ger skydd mot högre vattennivåer och samtidigt kan båtlivet fortgå utan hinder. Utrymmet under den höjda marknivån kan användas som garage, källarlokal, förråd, med mera.

Önskar en satsning på ett kanalsystem göras med den gamla innerstaden som inspiration. Kanalsystemet skulle innebära att öar skapas, så att det går att köra (eller ro eller paddla) runt i området med båt. Köpenhamns Christianshavn kan vara en inspirationskälla. Kanalerna kan vara måttligt breda, kanske 20-30 meter, och de kan ha en mängd broar. För att kanalerna inte ska uppfattas som djupa diken, kan de ha terrasser längs kanterna där det är möjligt att promenera eller bara slå sig ner för att möta vattnet

91. Boende på Kungsbroplan 1, Stockholm

Är positiv till programmets vision men tycker att bebyggelsen borde byggas högre än 14 våningar annars kommer skylinen se konstigt ut med endast en skyskrapa. Efterlyser en balans i bebyggelsen.

92. Boende i Kyrkbyn

Vill att Bananpiren blir en lunga för staden, ett grönt och skönt strövområde med kaféer och mötesplatser. Anser att byggandet bör flyttas till förorten då innerstadsbyggande inte är till för alla. Vill se en satsning på hyresrätter.

93. Boende på Spetsbergsgatan 3b

tycker man ska satsa på natur i området och inte på 14-våningarshus. Behåll de vackra gamla husen i Göteborg i stället för skyskrapor med kontor som är hemskt att se.

94. Boende på Skansgatan 32, Varberg

arbetar inom området och önskar en snabb och enkel förbindelse in till City, till exempel en ny linje för Älvsnabbaren tills dess man får till en gång/cykelbro över vattnet. Föreslår badplats med exempelvis hopptorn.

95. Boende på Smörslottsgatan 38

undrar vart motorbanan i Frihamnen kommer att flyttas? Är oroad för att den kommer att försvinna. Göteborg har alltid haft Volvo och det är många som går till denna motorbana varje år.

96. Boende på Pilegården 4 B

anser att det behövs en central sandstrand.

97. Boende på Bildstensgatan 53

tror att området har en chans att bli bra om man inte gör samma misstag som i Norra älvstranden och nya området i närheten av Vågmästareplatsen där det inte finns någon plats att leva och trivas, bara förvara folk. Vill att man undersöker vad som får ett område att fungera socialt och vad som inte funkar.

98. Boende i Flaach, Schweiz

nämner att i Schweiz är det standard att varje fastighet har ett eget underjordiskt garage för bilar, motorcyklar och cyklar. I Frihamnen skulle detta få bort ytparkering och få mera grönt mellan husen. Detta kräver dock ett smart planerande från början med infart till hus under mark etc. Utöver detta önskas en effektiv färjetrafik över älven och kanske en Linbana mellan någon av pirarna in till Packhusgatan. Denna skulle vara stor nog att hantera cyklar.

99. Boende på Södra Fiskebäcksvägen 25

vill inte att hamnbassängerna fylls igen. Vi ångrar idag alla kanaler som blivit igenfyllda i tidigare skeden. Det finns tillräckligt med mark att bygga på ändå.

100. Boende på Rosensköldsgatan 5

tycker att programmet är bra men är rädd att bra saker tappas bort på vägen som det gjorts i Kvillebäcken och Eriksberg. Bygghöjden genom hela stadsdelen borde vara minst 6 våningar om husen ska stå någorlunda fritt som i planen. Att husen är höga är bra om de ska fungera som buller skydd mot Lundbyleden. Är positiv till att biltrafiken begränsas men poängterar att mycket utgör cirkulationstrafik. Bygg gärna större delen av stadsdelen bilvänlig på samma sätt som inom vallgraven (där man ändå kan köra in om man måste men helst inte gör det) och stoppa undan parkeringar i ett väldegnat parkeringshus eller flera med fördel under marken, om ekonomisk möjlighet finns. Genomfartsleder som ex Linnégatan måste finnas för bilar annars blir stadsdelen mer död än levande då folk som kommer med bil annars skulle undvika området.

101. Boende på Seminariegatan 12

Området måste anpassas även för människor som inte har möjlighet att ta sig till jobbet annat än med bil som för många är en nödvändig del av vardagen. Parkeringspolicyn måste respekteras.

Höjden på husen måste anpassas till de förhållanden som råder på våra breddgrader. Detta innebär relativt låga hus. Anpassas inte höjden till detta kommer det bli en stadskärna som symboliseras av kalla skuggiga gatustråk.

Räcker infrastrukturen gatukapaciteten, kollektivtrafikkapacitet i området till för denna kraftiga ökning av antalet invånare? Vilka åtgärder görs för att området, och intilliggande områden, har kapacitet att tillgodose nya invånares behov att färdas på valfria färdmedel?

102. Boende på Guldpokalsgatan 7b

Vill ha en till track med tak för rullskridskoåkare i Jubileumsparken eftersom de är många i stan. Det medför liv och rörelse i området. En halfpipe eller liknande skejtramp vore också trevligt. Schack och backgammon-bord trä är ett förslag som intresserar unga och äldre.

103. Boende på Marklandsgatan 5

vill att gångbanor närmast husen får ett utskjutande tak från husen så man kan gå längre sträckor i området utan att bli genomvåt i ösregn eller snöblask. Lägg in värmeslingor

på gångbanor. Bygg stora inglasade balkonger. För att minska översvämningsrisken förbered för planteringar på tak. Förutom fotbollsplaner som killar gillar bör simning som är en idrott som tjejer gillar främjas. Det är den enda idrotten med ett uttalat kunskapskrav i Idrott och hälsa. Bygg en utomhussimbassäng i området kanske i inre hamnbassängen som är tänkt fyllas igen. Vill även ha en plaskdamm för småbarn.

104. Anonym

Vill bevara bananpiren som ett motorcenter.

105. Boende på Häradsgatan 30, Mölndal

tycker att förtätning av stadskärnan på detta sätt inte är ta vara på de möjligheter som Göteborgs omgivningar naturligt erbjuder. Anser att det planeras att bygga upp konstlade stadskärnor på ställen som då måste bekostas med dyra skattepengar för att nå en vision som mer hör till en annan plats och ett annat klimat. De byggnader som erbjuder mest trivsel för de flesta är en omväxlande miljö med framförallt lägre hus, nära till natur, torgplatser och gott om gemensamma mötesplatser. Göteborg består också av Biskopsgården och Angered. Lagg pengar på att byta ut det som är kvar från förra arkitektprojektet "miljonprogrammet". Bygg ihop stadsdelarna genom att ta tillvara befintlig naturlig miljö. Bygg inte ett till "högt hus" som verkar vara ytterligare ett byggprojekt som nu marknadsförs. Ramberget finns och vid Masthuggskyrkan är utsikten strålande och gratis. Krångla inte till det genom att bygga i älven, tänk på de möjligheter som finns istället och bygg för alla oavsett ekonomi.

106. Boende på Kung Sverresgata 97

är positiv till en liten hamnpool och strand. Vill ha caféer och restauranger med uteserveringar, beachvolleyplan och någon mer aktivitet. Gör staden mer attraktiv och världslig. Bygg höga hus med mer bostäder eftersom det är en stor brist på det i Göteborg. Satsa på billiga hyreslägenheter så att unga har råd och möjlighet att flytta hemifrån. Begränsa inte biltrafiken som människor är beroende av.

107. Boende på Bangatan

Vill inte se en så hög bebyggelse då den upplevs som tråkigt.

108. Anonym

tycker det ska byggas en skatepark någonstans i Frihamnen för att det skapar någonstans för ungdomar att vara. Parken bör ligga någonstans nära boende och kommunikationer för att öka säkerhet samt bra tillgänglighet. Initiativet på Backaplan är bra men en riktigt bra park krävs för att kunna locka folk. Det finns många som åker inlines, skateboard, kickbike och liknande sporter men det är brist på en sådan park på Hisingsidan. Optimalt hade parken varit inomhus med en stor yta tillgänglig utomhus.

109. Anonym

anser generellt att programet är mycket bra. Spårvägens utformning i riktning norra Älvstranden bör ses över. Den föreslagna lösningen innebär en kurva som är onödigt tvär, med låg hastighet, högt slitage och spårskrik som följd. Förlägg avgreningen mot norra Älvstranden vid knutpunkt Frihamnen. I annat fall bör man räta ut kurvan för bättre komfort, gångegenskaper mm för sväng mot norra Älvstranden. Jämna till kurvorna för spårvagnar så att de har typ 100m radier spårvägen. Om ringarna symboliserar kommande hållplatser bör nog en eller ett par hållplatser slopas. Spårvagnen blir oattraktiv när den är så långsam som den blir här för resor till Lindholmen/norra Älvstranden.

110. Boende i Olofstorp

ställer sig frågande till varför det byggs så mycket central när det finns mer och billigare mark öster ut. Förstår att staden måste växa men inte allt mitt i?

111. Boende på Vättnevägen 8, Ödsmål

tror att vid tidpunkten för färdigställandet av Frihamnen kommer fordon i Sverige vara fossilfria. 15 000 arbetsplatser utan parkeringsmöjligheter är oansvarigt. Infrastruktur för att ladda elbilar saknas.

112. Boende på Västergatan 6

vill att området blir som Hisingens Manhattan med en siluett av vackra höga hus. Bygg ett vackert torg med uteserveringar och övrig service samt ett härligt promenadstråk vid vattnet, ett slags Aker Brygge för Göteborg. Gärna ett badhus med både ute och innebad.

113. Föreningen medborgarkraften

anser att programmet arbetar med Frihamnen som ett stadsdelsområde snarare än en viktig del i regionkärnan och visa hur området ska bli regionens kärna. Föreningen betonar att Frihamnen ska bli en social testarena. Programmet saknar även ett socialt helhetsperspektiv varför projektorganisationen behöver kompletteras med sociala förvaltningar, akademien, näringslivet, kulturen, regionen och medborgare.

Medborgarperspektiv

Särskilt medborgarperspektivet betonas. Hur ska programidén om att öppna Göteborg mot världen förverkligas? Det räcker inte med bara medborgarnas ”responser”. Det krävs reell delaktighet. Föreningen föreslår medborgarna som part även för att få barnperspektivet rätt belyst.

”Holistiska Social Science Park”

Föreningen vill utveckla idéerna om Jubileumsparken till en ”kärnfunktion för en hållbar region ”som kontinuerligt lockar till besök”, ”en milstolpe i Göteborgs utveckling”. Berika Jubileumsparken genom att etablera världens första ”Holistiska Social Science Park” (HSSP) i Göteborg med ett medborgarkluster som drivkraft. Med ett medborgarkluster kan den sociala konsekvensanalysen utvecklas till att bli holistisk dvs att kunna balansera konsekvenserna för ekonomi, miljö och socialt. Programmets ambition till socialt och kulturellt platsbyggande kan göras genom sk. HSSP-anläggning. Anläggningen ses som lösning på de flesta framförda problem. Beskrivs mer utförligt i föreningens fullständiga samrådssvar. En idéävling med medborgardelaktighet föreslås.

”Parken blir ett pilotprojekt och förebild för världen, som visar hur man genom samverkan med medborgarna kan lösa världsproblem. Ett centrum inte bara för regionen utan hela 8-mijonersstaden för utveckling av välfärden inte bara i Sverige utan internationellt”

En testarena

Programmet har alltför många färdiga lösningar och låsta förutsättningar för att kunna bli en social testarena. Frihamnen bör istället vara en fristad för fri kultur och forskning inom alla discipliner där olika aktörer kan testa innovativa bostadslösningar, modellstudier och mötesplatser samt olika varianter av byggande och upplåtelseformer utan att begränsas av dagens regelverk. I HSSP:s kan alternativa lösningar för dagvatten och blandade stråk testas. ”Megrerande hyresrätt”, bostäder för korttidsboenden samt nya typer av fordon som kan utnyttja vattnet är andra exempel på vad testarenan kan omfatta.

Social ohållbarhet

Den täta staden kan skapa förutsättningar för social ohållbarhet. Räcker det med mycket folk i rörelse? Behövs inte ett socialt perspektiv! Visar inte erfarenheten att den täta blandstaden skapar anonymitet, stress, utanförskap, kaos, drogmissbruk, kriminalitet ohälsa och enformighet? Hur kan en attraktiv stadsdel för alla generationer förverkligas?

Genom HSSP-anläggning föreslås projektet istället vara en fördelare av välståndet även till ytterstadens stadsdelar och regionen. Med lokal valuta och incitament för sponsring kan den ge förbättrad exploaterings ekonomi och finansiering av värdeskapande aktiviteter. Flexibilitet över tid och tomtmark som sparas förordas.

Social konsekvensanalys

I programhandlingen har social konsekvensanalys inte fått berättigad status och tar inte i tillräcklig grad hänsyn till Frihamnen som ett regioncentrum. Det räcker enligt föreningen inte att föra över det sociala ansvaret på aktörerna i Frihamnen. Planerarna har också sitt ansvar.

Ändringar

Vissa ändringar i programhandlingen har gjorts efter samrådet. Ändringar framgår i det PM som biläggs programmet och samrådsredogörelsen. Till programmet och samrådsredogörelsen biläggs även utredningen Stadsbyggnadsanalys för Frihamnen och Backaplan som har tillkommit efter genomfört programsamråd.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med föreslagna ändringar är lämpligt att gå vidare med detaljplanearbete.

Karoline Rosgardt
Planchef

Mia Edström
Projektledare