



Göteborgs
Stad

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR FRIHAMNEN 2019

D.NR. 0198/19
2019-12-06

www.goteborg.se

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING.....	3
1. HELHETSGREPPET.....	4
Bakgrund och syfte.....	5
Orienteringskarta.....	6
Arbetsprocess och metod.....	6
2. VISIONEN.....	8
Vision Älvstaden i Frihamnen.....	9
3. STRUKTURPLAN.....	10
Strukturförslag.....	11
Principer till grund för strukturförslaget.....	12
4. TIDPLAN & PROCESS.....	16
Utbyggnadsordning.....	17
Etappindelning.....	18
5. KALKYL & UTREDNINGAR.....	20
Utredningar.....	21
Ekonomiskt resultat.....	22
Möjlig måluppfyllelse.....	23
Ekonomiska åtgärdsförslag.....	23
6. STRATEGISK PLAN.....	24
Vad är en strategisk plan?.....	25
Kritiska frågeställningar.....	25
Externaberoenden.....	26
Stegvis utveckling.....	27
7. KONKLUSION.....	28
Slutsatser av genomfört arbete.....	29
Fortsatt arbete.....	30
REFERENSER OCH BILAGOR.....	32
MEDVERKANDE.....	33

SAMMANFATTNING

Rapporten samlar arbetet med Helhetsgrepp Frihamnen och de slutsatser som detta arbete lett fram till. Arbetet har skett inom ramen för Älvstadsorganisationen och i bred samverkan mellan stadens förvaltningar och Älvstranden Utveckling. Helhetsgrepp Frihamnen är en process som inleddes 2018 med Kunskapsresan och fortsatte i Utvärdering med framtagande av huvudprinciper för strukturen samt avslutades med framtagande av ett strukturförslag med tillhörande kalkyl, tidplan, strategisk plan och vision. I processen har Stadsbyggnadskontoret haft huvudansvar för vidareutveckling av strukturplanen och Älvstranden huvudansvar för arbetet med genomförbarhet och ekonomi.

Helhetsgreppet har resulterat i Planeringsförutsättningar Frihamnen 2019 med inriktning för fortsatt arbete med PBL-processer. Främst kommer detaljplanering kunna återupptas och fortlöpa i de inre delarna av området. En uppdatering av gällande planprogram föreslås löpa parallellt med detaljplanerna och fortsätta fördjupa de frågor som behöver besvaras på områdesnivå för att säkra framdriften. Uppdatering av planprogrammet har också ett viktigt syfte att fortsätta studera den långsiktiga utvecklingen av området och säkra stadens ekonomi i genomförandet.

Planeringsförutsättningar Frihamnen 2019 består av fem delar; Strukturplan, Kalkyl och utredningar, Tidplan och process, Strategisk plan samt Visionen konkretiserad för Frihamnen.

VISIONEN

I Vision Älvstaden beskrivs att Frihamnen ska hela staden fysiskt och socialt – genom stadsmässiga stråk och kopplingar ska en tät blandad innerstad växa fram med ett varierat utbud, mötesplatser och bostäder för alla. För att en vision ska kunna bli verklighet behöver den brytas ner i konkreta mål. I tidigare arbete med Frihamnen har flera målformuleringar tagits fram. Från dessa har åtta valts att utgöra effektmål för den fortsatta utvecklingen av Frihamnen.

STRUKTURPLAN

Målet för arbetet med strukturplanen har varit en robust struktur som på lång sikt möjliggör ett antal genomgående kopplingar på en övergripande nivå. Mest ingående studerades Frihamnens centrala delar samt kvarteren närmast Hjalmar Brantingsgatan. Orsaken var behovet att kunna säkerställa tekniska krav för ny spårväg, den pågående byggnationen av Hisingsbron, möjliggöra tidig etablering av Jubileumsparken samt omhänderta de värdeskapande insatser som gjorts med bland annat bastun och badkultur.

Strukturförslaget medger en tyngdpunkt av täthet vid Hjalmar Brantingsstråket, längs Lindholmsalléns förlängning samt vid ett genomgående stråk tvärs Bananpiren. Genom en förbindelse i form av en gång- och cykelbro alternativt färja från Göteborgsoperan till Bananpiren, skapas ett gång- och

cykelvänligt stråk mellan Östra Hamngatan och Backaplan samt Lindholmen. Kopplingen över älven kommer vara mycket viktig som en katalysator för det kommande stadslivet.

Den föreslagna strukturen innehåller en stadspark om ca 10 ha vid vattnet, på delar av Kvillepiren och den utfyllda Lundbybassängen. Ytan är sammanhängande och innehåller ett inre parkrum med urban karaktär och ett yttre mer storskaligt parkrum.

TIDPLAN & PROCESS

Genom att göra vissa investeringar i ett tidigt skede kan stadsdelen utvecklas på ett attraktivt sätt som möjliggör ökade fastighetsvärden framledes. Förslaget är därför att arbeta vidare med detaljplaner och fördjupa tekniska utredningar i de inre delarna av området och kring Hjalmar Brantingsstråket, men avvakta med de mer svårbedömda pirkonstruktionerna kring Södra Frihamnsbassängen. Lundbybassängen bör fyllas ut i ett tidigt skede för att möjliggöra mer byggbar mark till en förhållandevis låg kostnad samt ges tid för de sättningar som behöver ske innan bebyggelse kan placeras här. Kvillebäcken behöver ledas om i samband med detta.

KALKYL & UTREDNINGAR

Det kalkylarbete som utförts har kommit till slutsatsen att ett möjliggörande av Frihamnens utbyggnad handlar om att hitta en balans mellan ekonomi och nytta. Strukturförslaget och den tillhörande kalkylen uppfyller samtliga de målsättningar som olika intressenter i staden har ställt upp för Frihamnen. Däremot visar kalkylen ett negativt resultat för helheten. För de inre delarna och kring Hjalmar Brantingsstråket är ekonomin nära i balans. Arbetet har pekat på ett antal parametrar som man kan justera för att uppnå en ekonomi i balans för helheten. Avvägning mellan nyttor och kostnader behöver studeras vidare i fortsatt arbete med uppdatering av planprogrammet.

STRATEGISK PLAN

Den strategiska planen omfattar två delar, dels undanröjande av hinder för framdriften och dels aktiviteter som driver projektet framåt. Denna del av Helhetsgreppet behöver prioriteras när en organisation och bemanning för huvudprogrammet och kommande planarbeten är beslutad. Det handlar bland annat om att identifiera kritiska frågeställningar som måste lösas, att identifiera ansvarsförhållanden samt att bevaka och påverka så att lösningar kommer till stånd. Ett exempel på en kritisk frågeställning som redan har identifierats är kopplingar till omkringliggande områden. Stadsdelen måste tidigt kopplas ihop med såväl centrala Hisingen som Göteborgs city. Den planerade sociodukten över Hamnbanan och Lundbyleden till Kvillestaden tillskrivs därför stor vikt i ett tidigt skede.

An aerial photograph of a city area, likely in Finland, showing a river, industrial zones, and residential areas. The image is in grayscale. A large white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the text "1. HELHETSGREPPET".

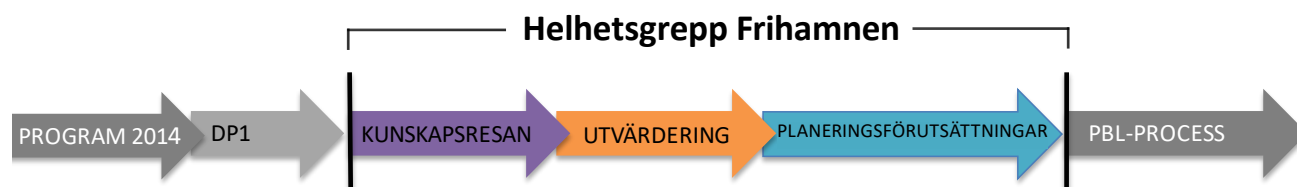
1. HELHETSGREPPET

BAKGRUND OCH SYFTE

Detta är en rapport som samlar arbetet som genomförts inom ramen för det så kallade Helhetsgrepp Frihamnen och de slutsatser som detta arbete lett fram till, med fokus på den sista delen; Planeringsförutsättningarna. En viktig del har varit att hitta en övergripande stadsstruktur som är robust och ekonomisk genomförbar. Som en del i planeringsförutsättningarna har det även gjorts en kalkylrapport, som sammanfattas i kapitel 5. Till grund för strukturförslaget och kalkylrapporten finns en rad tekniska utredningar.

TIDIGARE ARBETE

Planeringen av Frihamnen har pågått sedan 2012, då Byggnadsnämnden beslutade att ett programarbete skulle påbörjas. 2014 godkände byggnadsnämnden Program för Frihamnen och del av Ringön, som konkretiserade Vision Älvstaden och angav den övergripande inriktningen för hur området skulle utvecklas. Det efterföljande arbetet koncentrerades kring en första etapp i områdets inre delar där en detaljplan, för bland annat 3000 bostäder och en Jubileumspark, startades 2015. Fram till 2017 arbetade staden och Älvstranden Utveckling intensivt för att få klart detaljplanen, för att möjliggöra 1000 bostäder och 1000 arbetsplatser samt Jubileumsparken till stadens 400 års jubileum 2021. En mycket snäv tidplan och fokus endast på de inre delarna av området, ledde till att det fanns osäkerheter kring den övergripande exploaterings-ekonomin och genomförandefrågor som Älvstranden Utveckling ville kvalitetssäkra innan planen gick för granskning. I början av 2018 togs därför beslutet att pausa det formella detaljplanarbetet och inleda en övergripande genomlysning av projektet i Helhetsgrepp Frihamnen. Processen har pågått under 2018 fram till hösten 2019 och har bestått av tre delar – Kunskapsresan, Utvärdering och Planeringsförutsättningar Frihamnen 2019. Planeringsförutsättningarna innehåller bland annat strukturförslag med tillhörande kalkyl. Arbetet har skett inom ramen för Älvstadsorganisationen och i bred samverkan mellan stadens förvaltningar och Älvstranden Utveckling.



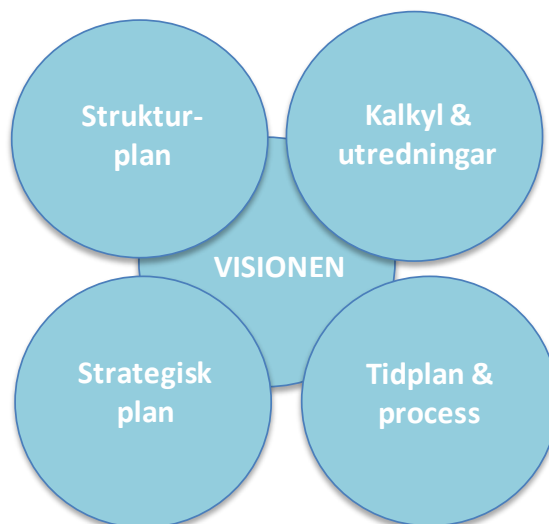
SYFTE

Syftet med arbetet har varit att studera övergripande planeringsförutsättningar och klarlägga genomförandefrågor och ekonomi för helheten.

Arbetet har tagit utgångspunkt i att utbyggnaden i Frihamnen ska uppfylla Vision Älvstaden och hantera ekonomin på ett sätt som gör att projektet blir ekonomiskt genomförbart i enlighet med kommunfullmäktiges (KF) beslut om Ekonomisk inriktning för Älvstaden.

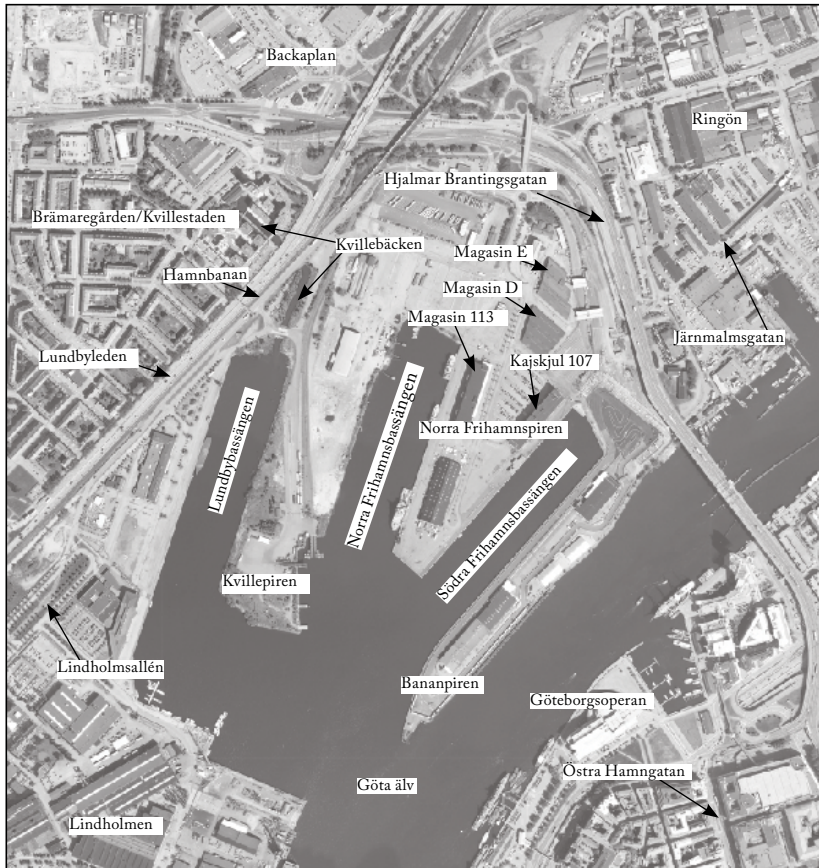
Genom en djupare kunskap om tekniska frågor och genomförbarhet, har de ekonomiska förutsättningarna för utvecklingen av området klarlagts. Struktur och kvalitetsfrågor har belysts och lett fram till ett övergripande strukturförslag och principer för det fortsatta arbetet.

Planeringsförutsättningarna beskrivs i fem delar som alla är viktiga i arbetet med genomförbarheten av stadsutvecklingen av Frihamnen.



Arbetets fem delar.

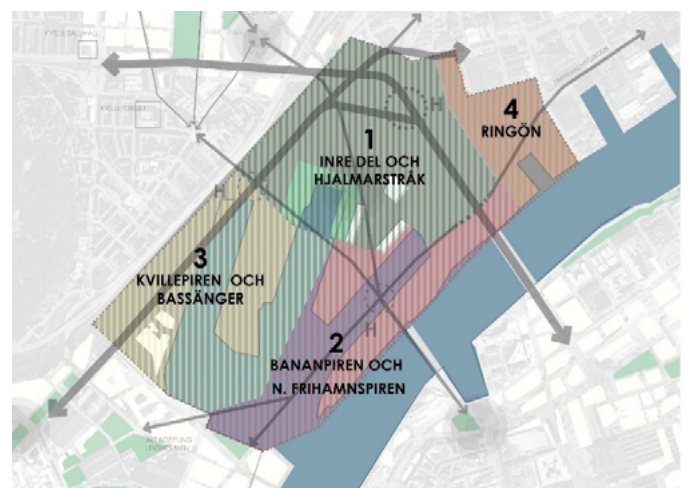
ORIENTERINGSKARTA



ARBETSPROCESS OCH METOD

I utvärderingen av Kunskapsresan formulerades ett antal principer som skulle sätta ramarna för ett övergripande strukturförslag. Principerna har bearbetats till ett samlat förslag med målsättning om en ekonomi i balans. Det innebär bland annat att tidigare fasta förutsättningar har setts över och justerats i en iterativ process. I arbetet med strukturförslaget delades Frihamnen upp i fyra områden, där respektive område har liknande förutsättningar. Arbetet har samordnats med pågående delprojekt i området, deras tidplaner och beroenden, till exempel Jubileumsparken 2021, Planeringsförutsättningar 2.0 för Hjalmar Brantingsstråket, spårdragning Frihamnen- Lindholmen enligt Sverigeförhandlingen och ny huvudledning för fjärrkyla genom Frihamnen. På grund av dessa beroenden kunde strukturen för område 1 bestämmas ganska tidigt, men för både område 2 och 3 testades tre utformningar av bebyggelsen; Small, Medium, Large och kombinationer av dessa, se bild på nästa sida. Härigenom har olika grad av tillskapande av byggbar mark prövats. Område 4 har studerats mer övergripande.

I processen har stadsbyggnadskontoret haft huvudansvar för vidareutveckling av strukturplanen och Älvstranden huvudansvar för arbetet med genomförbarhet och ekonomi. Bedömningsgruppen från den tidigare utvärderingen av Kunskapsresan har utgjort referensgrupp för detta arbete. Arbetet har varit indelat i följande delar.



Studerade områden

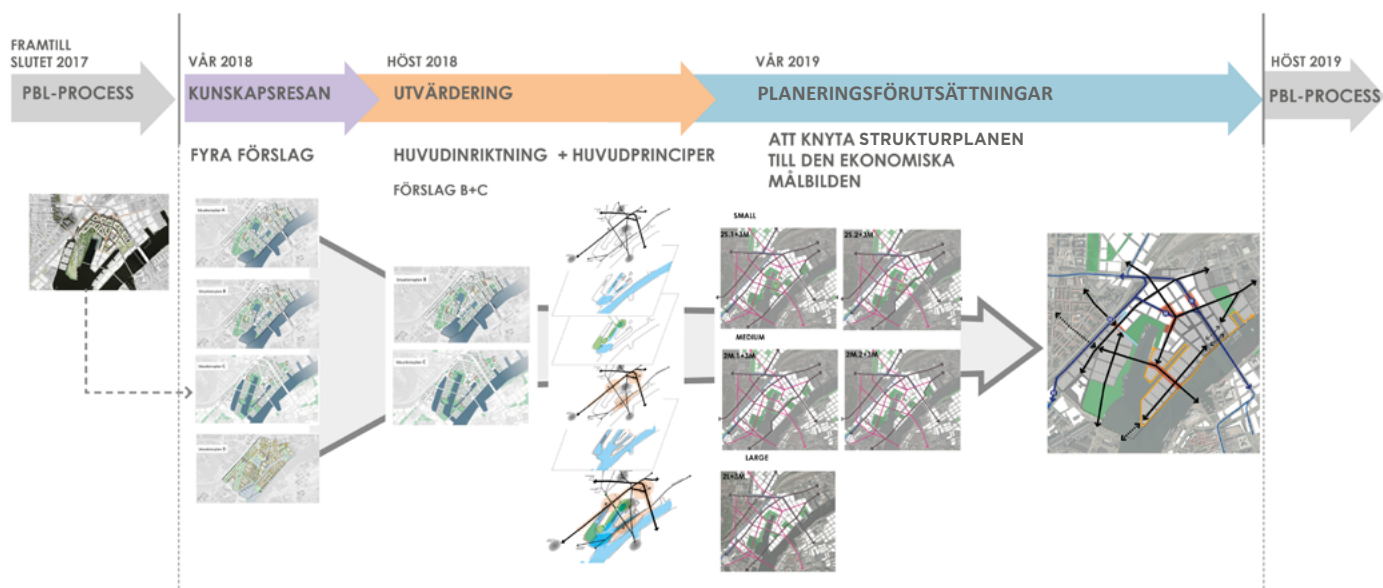
Framtagande av förutsättningar för olika delområden:

- Stadsbyggnadskontoret har tagit fram strukturskisser (olika alternativ) utifrån beslutade huvudprinciper i samverkan med förvaltningarna och Älvstranden Utveckling. Kvalitetskrav och kriterier från utvärderingen av Kunskapsresan har konkretiserats för aktuellt område. Skissen indikerar kvarterstruktur, stråk, kopplingar, intervall för exploateringsgrad och fördelning av innehåll.
- Älvstranden har, tillsammans med Tengbom arkitekter, föreslagit bebyggelsetypologier, principlösningar för förskoleytor, testat exploateringsgrad, optimerat pirkbredd och påvisat möjliga kvaliteter i bebyggelse och offentligt rum/gata inom definierade fokusområden.
- Stadsbyggnadskontoret har, i samråd med Älvstranden, tagit ställning till om kvalitetsnivån (bebyggelse och offentliga rum) i skisserna/alternativen är godtagbara för fortsatt bearbetning. Detta har gjorts genom en konsekvensbeskrivning gentemot huvudprinciperna och uppställda kvalitetskrav och kriterier för varje område. Eventuella justeringar har därefter gjorts. Avstämningar med referensgruppen har säkerställt att inriktningen stöds av inblandande förvaltningar.
- Utredningar inom till exempel geoteknik, vattenomsättning, kajkonstruktion och grundläggning, har fortlöpande gett input till punkterna ovan. Genom detta arbetsätt har strukturen kunnat justeras för att anpassas till ny kunskap om teknisk och ekonomisk genomförbarhet.

Analys av genomförbarhet, ekonomi och kvalitet:

- Möjliga tekniska lösningar har tagits fram och kostnadsberäknats
- Kalkyl har upprättats – mängdning av tekniska lösningar och BTA
- Analys av kostnads- och intäktsdrivande faktorer i olika alternativ inom de studerade områdena
- Analys av kvalitetsdrivande faktorer i förhållande till kriterierna

Ambitionen är att det iterativa arbetet ska omfatta ytterligare en nivå, där strukturen justeras i de delar där man kan identifiera största effekt utan negativ påverkan på kritiska kvaliteter. Denna viktiga del kommer utföras när planprocessen tar vid, vilket också är naturligt med tanke på den detaljeringsgrad som kommer krävas.



Processbild som illustrerar det arbete som genomförts i de olika stegen.

An aerial photograph of a city, likely Stockholm, showing a river and surrounding urban areas. Overlaid on the top right is a diagram with a central teal circle labeled 'VISIONEN' connected to four light blue circles: 'Strukturplan', 'Kalkyl & utredningar', 'Tidplan & process', and 'Strategisk plan'.

Struktur-
plan

Kalkyl &
utredningar

VISIONEN

Strategisk
plan

Tidplan &
process

2. VISIONEN

VISION ÄLVSTADEN I FRIHAMNEN

Älvstaden omfattar centrala Göteborg utmed älven och är ett av Nordens största stadsutvecklingsprojekt. Stora områden väntar på att omvandlas till en inkluderande, grön och dynamisk innerstad. Vision Älvstaden utgör ledstjärnan för all utveckling i projektet. För att möta visionen har tre övergripande strategier formulerats:

- Hela staden
- Möta vattnet
- Stärka kärnan

Strategierna visar hur staden kan omvandla sina utmaningar till drivkrafter.

I Vision Älvstaden beskrivs att Frihamnen ska hela staden fysiskt och socialt – genom stadsmässiga stråk och kopplingar ska en tät blandad innerstad växa fram med ett varierat utbud, mötesplatser och bostäder för alla. Detta understryks i det projektdirektiv som upprättades för Frihamnen, hösten 2015, av Älvstadens styrgrupp.

För att en vision ska kunna bli verklighet behöver den brytas ner i konkreta mål. I tidigare arbete med Frihamnen har det arbetats med målformuleringar i flera olika arbetsprocesser. Den första arbetsprocessen som hanterade en målformulering för Frihamnen var det workshoparbete som genomfördes i samband med uppstarten av den första detaljplanen. Med utgångspunkt i vision Älvstaden formulerades tolv mål i en handling som kallades Frihamnens Manifest 1.0.

Manifest 1.0 vidareutvecklades sedan under arbetet med detaljplanen och det utkast till Manifest 2.0 som fanns framme i slutet av 2017 innehöll tio punkter. Dessa tio punkter var även utgångspunkten i det Hållbarhetsprogram som upprättades av markanvisade byggaktörer tillsammans med staden. Av dessa tio punkter har åtta valts att utgöra effektmål för den fortsatta utvecklingen av Frihamnen. De återstående två punkterna är formulerade som arbetsprocesser och kommer vara en del i det fortsatta arbetet. Frihamnen ska fortsatt utgöra en testarena och utvecklas genom inkluderande processer.

Manifest 2.0, Hållbarhetsprogram och TROMP (Trafik- och mobilitetsplan) är strategiska dokument som upprättats med fokus på den första detaljplanen. Dessa dokument behöver bearbetas och lyftas till programnivå med möjliga fördjupningar i kommande detaljplaner.

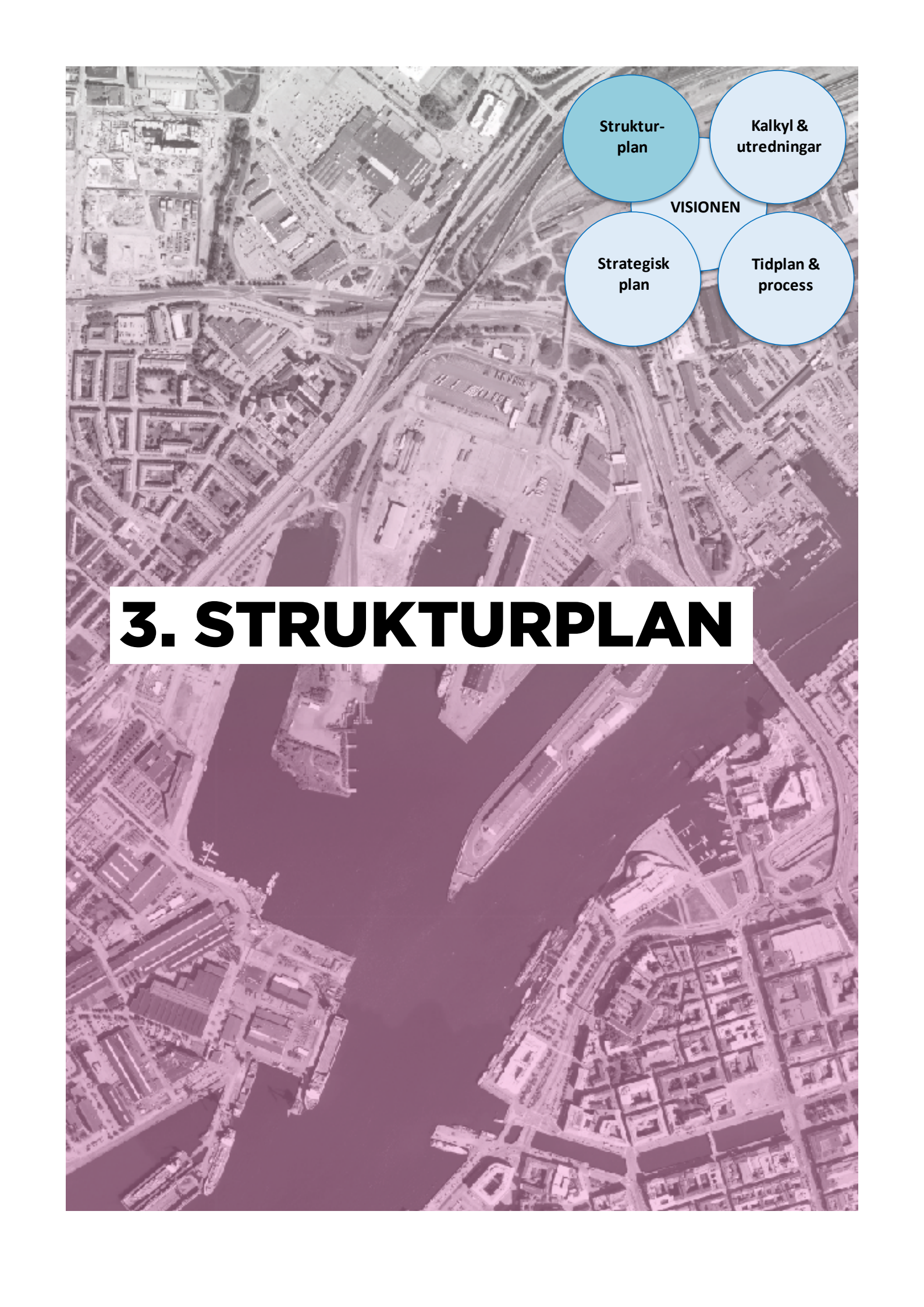
EFFEKT MÅL FÖR FRIHAMNEN

1. Frihamnen helar staden
2. Frihamnen är för alla
3. Frihamnen är resurseffektiv
4. Framtidens mobilitet finns i Frihamnen
5. Frihamnen är en levande stadsdel med förankring i historien
6. Frihamnen utvecklar offentliga rum för vardagens möten
7. Frihamnens fysiska miljö bidrar till människors hälsa och välmående
8. Frihamnen anpassas för effekterna av klimatförändringarna

Vision Älvstaden

*"Frihamnen ska **hela staden fysiskt och socialt** - genom stadsmässiga stråk och kopplingar ska en tät blandad innerstad växa fram med ett varierat utbud, mötesplatser och bostäder för alla."*





Struktur-
plan

Kalkyl &
utredningar

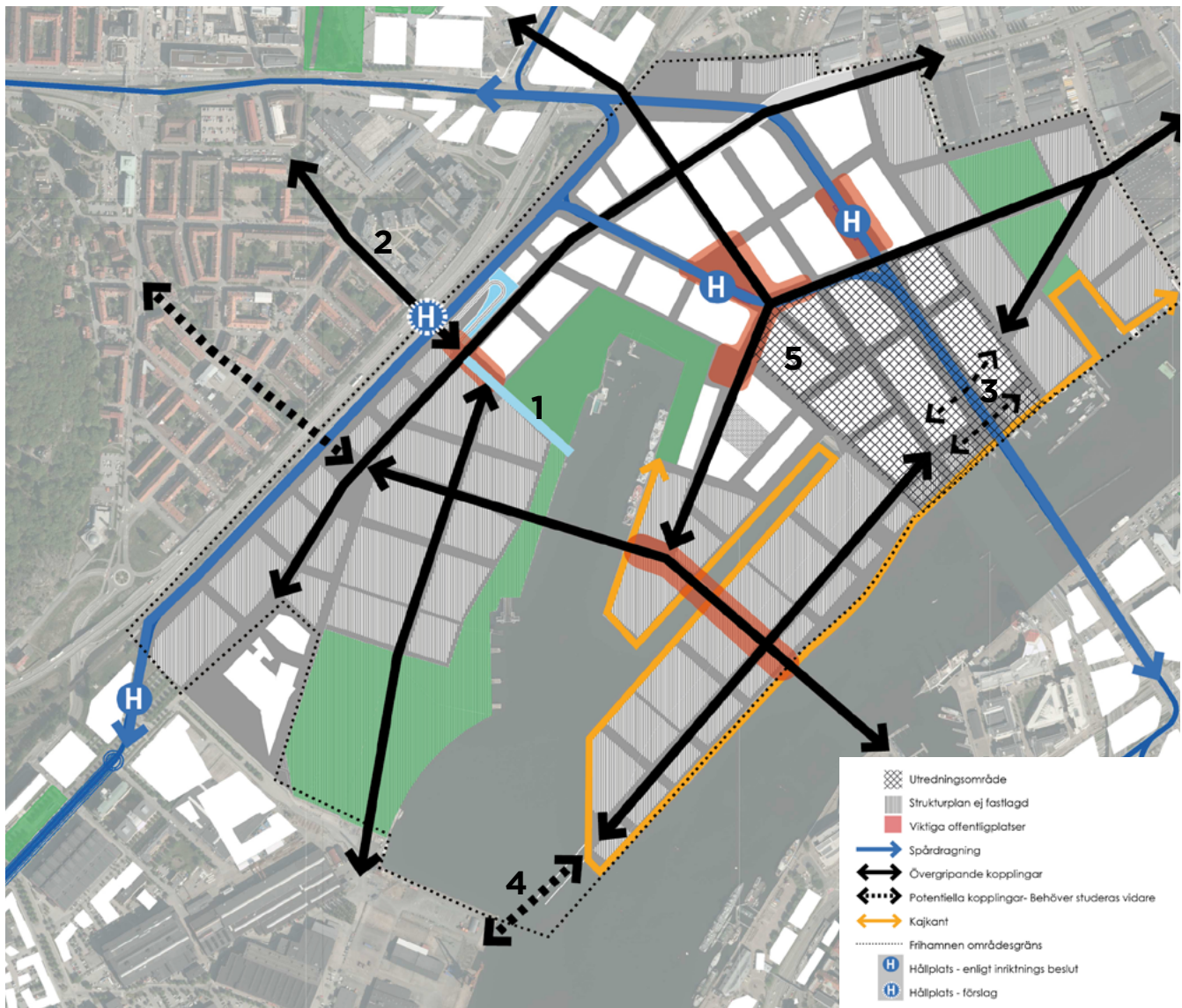
VISIONEN

Strategisk
plan

Tidplan &
process

3. STRUKTURPLAN

STRUKTURFÖRSLAG



Strukturförslag för Frihamnen framtaget inom arbetet med planeringsförutsättningar Frihamnen 2019. Beskrivning av markeringar 1-5 se punktlista nedan.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FRIHAMNENS STRUKTURFÖRSLAG

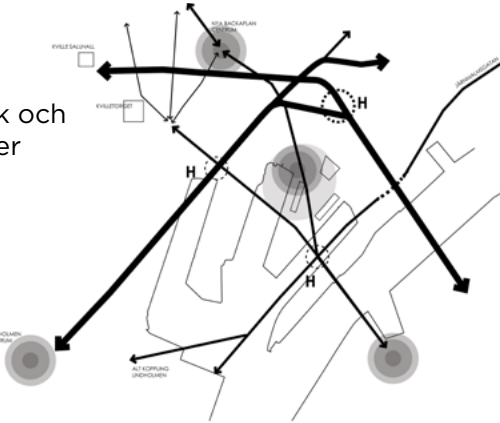
- Ca 10 000 bostäder
- Ca 6 skolor, ca 90 avdelningar förskola
- Ca 60 % bostäder, ca 40 % övrigt
- Exploateringstal på områdesnivå - ca 1,9
- 10 ha stadspark, 2 ha stadsdelspark
- Två pirar som huvudalternativ, fortsatt utredning krävs
- Lundbybassängen fylls, förutsätter omledning av Kvillebäcken (1)
- Spårdragning fastlagd (separat detaljplanearbete)
- Starka kopplingar över älven och barriärer
- Sociodukt över Lundbyleden (för koppling mot Brämaregården och Kvillestaden) i tidigt skede (2)
- Tydliga stråk och noder med en nod på varje pir
- Två alternativa gatulägen under Hisingsbron (3) utreds vidare
- Bro mellan Bananpiren och Lindholmen (4) på lång sikt, fortsatt utredning krävs
- Magasin D med flera kvarter utreds vidare (5)

PRINCIPER TILL GRUND FÖR STRUKTURFÖRSLAGET

Utgångspunkten för arbetet med strukturförslaget har varit den inriktning som var resultatet från utvärderingen av Kunskapsresan. Inriktningen består av principer för hanteringen av områdets stråk och noder, vattenrum (Blått/Identitet), grönska och parker (Grönt) samt bebyggelse. Huvudprinciperna sammanfattas i följande bilder:

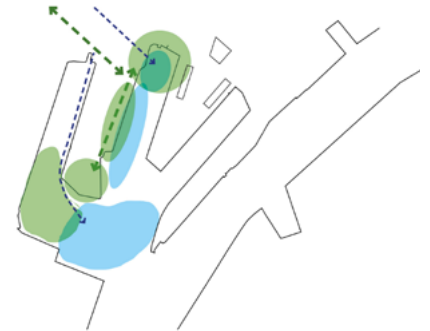
Princip - Stråk och noder

- Huvudstråk
- Parallella stråk
- GC-kopplingar
- Noder



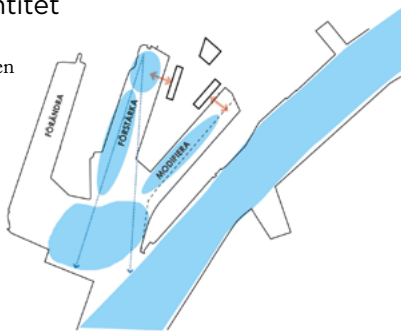
Princip - Grönt

- Storlek & funktioner
- Sammanhängande yta
- Inre urbant rum & yttre storskaligt parkrum
- Vid och i vatten & kontakt med älven
- Blå-grön koppling



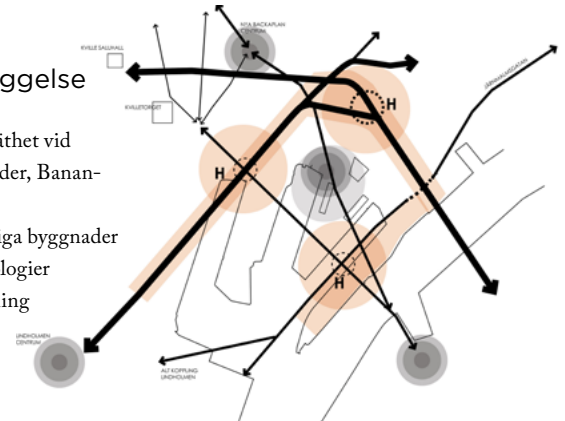
Princip - Blått/identitet

- Skala & relation till älven
- Inre och yttre vattenrum
- Siktlinjer
- Magasinens relation till vattenrummen



Princip - Bebyggelse

- Tyngdpunkt av täthet vid huvudstråk & noder, Bananpiren
- Förstärka befintliga byggnader
- Variation av typologier
- Funktionsblandning

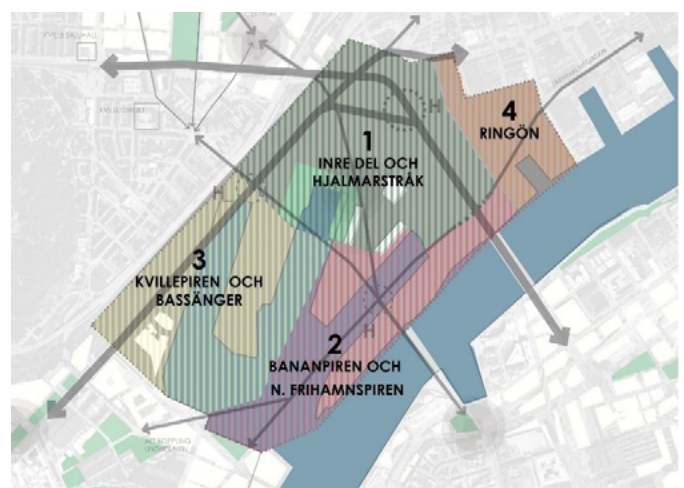


HUVUDINRIKTNING FÖR STRUKTURFÖRSLAGET

Frihamnen har delats in i fyra områden där varje område är förhållandevis homogent avseende platsspecifika problemställningar. Huvudinriktningen tar sin utgångspunkt i område 1. Detta område har studerats ingående bland annat för att kunna säkerställa tekniska krav för en ny spårväg, den pågående byggnationen av Hisingsbron, möjliggöra tidig etablering av Jubileumsparken samt omhänderta de värdeskapande platsbyggande insatser som gjorts med bland annat bastun och badkultur. För område 2 och 3 togs ett antal scenarier fram, vilka analyserades utifrån samma tematiska rubriker som användes under utvärderingen av Kunskapsresan. Analysen av område 2 kunde utkristallisera det scenario med störst möjlighet att utveckla och koppla samman den centrala staden. I område 4 har mer översiktliga analyser gjorts och man har valt att inte studera fler alternativ i detta skedet.

Det är viktigt att understryka att samtliga studerade områden kommer att behöva utvecklas och detaljeras i kommande planarbete, dels med avseende på stadsbyggnadskvaliteter, dels för att optimera totalekonomin för Frihamnen.

Den nu föreslagna strukturen bedöms vara robust, flexibel och tekniskt genomförbar, och kan i det fortsatta arbetet möta de kvalitativa mål som innefattas i Vision Älvstaden.



Studerade områden

STRÅK OCH KOPPLINGAR

Målet har varit en robust struktur som på lång sikt möjliggör ett antal genomgående kopplingar på en övergripande nivå. Att se till att stråk kan genomkorsa området så att det naturligt kopplas upp mot hela staden, såväl på Hisingen, som över älven. I kartan nedan (*samrådsbandlingen till den fördjupade översiktsplanen för centrala Göteborg våren 2019*), redovisas föreslagna stadsövergripande stråk. Den kollektivtrafikintensiva Hjalmar Brantingsgatan rätas upp och får förutsättningar att bli den stadsboulevard som utlovas i visionen. Lindholmen och Ringön kopplas tydligt genom Lindholmsalléns förlängning genom Frihamnen och den nya bro som leder över Hjalmar Brantingsgatan.

En hållplats för den nya spårvägen placeras nära Frihamnens centrala delar och Jubileumsparken, vilket ger en god tillgänglighet till området.

Den föreslagna strukturen i Frihamnen möjliggör en koppling från Bananpirens spets (A) till Lindholmen, som på längre sikt kan skapa ett mycket starkt stråk på en övergripande nivå. Genom en förbindelse i form av en gång- och cykelbro alternativt färja från Göteborgsoperan till Bananpiren, skapas ett gång- och cykelvänligt stråk mellan Östra Hamngatan och Backaplan samt till Lindholmen. Detta stråk leder genom Frihamnens

centrala delar och det område mellan hållplatslägena som utpekats som mest lämpligt för handel. Denna koppling bedöms vara mycket viktig för att skapa goda fastighetsvärden och en utvidgad stadskärna. Utöver en framtida Lindholmsförbindelse (B) och Hjalmar Brantingsstråket (C) saknas övergripande kopplingar över Göta Älv och Hamnbanan/Lundbyleden. Möjligheter till passage av dessa barriärer är mycket begränsade.

I ett mer lokalt perspektiv ska strukturen möjliggöra kopplingar till angränsande områden, då får också renodlade gång- och cykelkopplingar en större betydelse. Nuvarande barriärer gör att kopplingar mot Brämaregården och Kvillestaden samt mot staden söder om älven begränsas. Sociodukten som föreslås över Hamnbanan/Lundbyleden blir helt avgörande för att koppla ihop Frihamnen med Brämaregården och den befintliga staden i tidigt skede. En ny viktig koppling har upprättats genom att Järnmalmsgatan kopplas till Frihamnen över hållplatsläget på Hjalmar Brantingsgatan. Denna koppling kommer inom överskådlig tid endast erbjudas för gång- och cykel på grund av kollektivtrafikintensiteten, men möjliggör ett stråk som kan förändras i framtiden beroende av behov. Genom den planerade utfyllnaden av Lundbybassängen skapas möjlighet för stadsmässiga kopplingar från Frihamnen till Lindholmen.



Karta från samrådsförslag till Fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg, våren 2019. Färgade stråk visar övergripande kopplingar, ingen särskiljning på trafikslag görs. A-C har lagts till för lättare orientering kopplat till texten ovan.

STADSLIV

Stadsparken kommer vara en av de viktigaste målpunkterna och strukturen erbjuder goda möjligheter för människor i angränsande stadsdelar att nå dit genom stråk som är tydliga och logiska. Parken och det angränsande torget utgör strukturens medelpunkt och blir genom den nya hållplatsen tillgängliga för hela staden. Kopplingen från Göteborgsoperan till Frihamnen kommer vara mycket viktig som en katalysator för det kommande stadslivet. Frihamnens centrala delar genomkorsas och vitaliseras av stråk från Östra Hamngatan, Järnmalmsgatan och Backaplan. Den stora kollektivtrafik-hållplatsen på Hjalmar Brantingsgatan ger goda lägen för handel och verksamheter. Även bostäder planeras här, för att undvika att området avfolkas efter stängningsdags.

BEBYGGELSE

Strukturen medger en tyngdpunkt av täthet vid Hjalmar Brantingsstråket, längs Lindholmsalléns förlängning och vid det genomgående stråket tvärs Bananpiren. Det finns också goda möjligheter att få en varierad stadsbild eftersom strukturen kan innehålla flera olika bebyggelsetypologier. Befintliga magasinsbyggnader bidrar till en varierad stadsbild och är viktiga för områdets identitet. Stora kvarter med regelbundna former i gatustrukturen medför bättre genomförandekonomi jämfört med kvarter med mer komplicerad geometri. På så sätt frigörs medel till kvaliteter som annars riskerar att prioriteras bort.

Generellt sett är storleken på kvarteren tilltagna så att acceptabla sol- och ljusförhållanden ska kunna åstadkommas. Vid kringbyggda kvarter med höga våningsantal kan dock öppningar i bebyggelsen krävas. Översiktliga dagsljusstudier har gjorts för att optimera möjlig exploatering. Möjlig exploatering inom hela Frihamnen är totalt ca 1,9. De studerade områdenas (1-4) exploatering varierar från 1,3 till 2,2. Begränsande för exploateringsgraden på helheten är uppsatta ingångsvärden och målsättningar för friytor för boende, förskola och skola. Markanvändningen fördelas, grovt räknat, som 30 % gatumark, 25 % offentlig friyta och 45 % kvartersmark. Funktionsblandning på områdesnivå hamnar på 60 % bostäder och 40 % övrigt, vilket är i linje med de mål som sattes i planprogrammet från 2014. Antalet bostäder uppskattas till cirka 10 000 vilket genererar behov av stort antal förskolor och skolor. Följande nyckeltal har använts för att beräkna behovet av skola/förskola och friytor för dessa:

- 0,5 barn per lägenhet
- 35 kvm friyta/barn i förskola, 20 kvm i åk F-3, 15 kvm i åk 4-9
- 18 barn/avd i förskola, 25 barn/klass i åk F-3, 30 st i åk 4-9

Med dessa nyckeltal kan ökad exploatering endast åstadkommas genom fler kontor och verksamheter, vilket måste avvägas mot den förväntade efterfrågan och även för dagsljusförhållanden.

TRAFIK OCH MOBILITET

I ett parallellt arbete har planeringsförutsättningarna för kollektivtrafiklösningen från Hisingsbron till Backaplan och Lindholmen studerats. Den uppdaterade versionen, Planeringsförutsättningar 2.0, föreslår en ny dragning av spåret till Lindholmen vilken ger centrala Frihamnen bättre tillgänglighet till kollektivtrafik. Den ger också bättre förutsättningar att lösa gång- och cykelkopplingen till Backaplan över Hjalmar Brantingsstråket.

De undersökta scenarierna visar inte några avgörande skillnader när det gäller möjlighet till trafikering och goda mobilitetslösningar. Hur området i anslutning till den stora hållplatsen vid Hjalmar Brantingsgatan ska trafikeras ska utredas vidare. I nuläget finns ett alternativ med genomgående trafik och ett där trafiken viker av och leds förbi hållplatsen i parallella gator, se figurer nästa sida. Den slutliga trafikeringen avgörs av frågor som bland annat stadsmiljö, luftmiljö, kapacitet och signalreglering samt trafiklösningen i stort. Som tidigare ska möjligheten att ta sig fram till fots eller med cykel ha hög prioritet.

Prioritering av framkomlighet för kollektivtrafik på Hjalmar Brantingsstråket har lett till en planskild korsning (ny bilbro) mellan Hjalmar Brantingsstråket och Ringögatan-Lindholmsalléns förlängning. Kvarter som ansluter till båda gatorna behöver anpassas till en höjdskillnad av ungefär 6 meter. Utöver utmaningar med anslutning till kvarter kräver stadsrummet här en särskild omsorg i gestaltningen för att skapa en god stadsmiljö. Hjalmar Brantingsmotet skapar, tillsammans med korsande Hamnbana och den nya bilbron, en 300 meter lång sträcka dominerad av infrastruktur. För att skapa en trygg och kontinuerlig koppling mellan Backaplan och Frihamnen behöver den här sträckan av stråket särskilt fokus för gestaltning och genomförande. Möjligheter att aktivera området med tillfälliga aktiviteter, trots utmaningar med risk och buller från infrastruktur, behöver undersökas vidare i kommande processer.



Illustration av Hjalmar Brantingsgatan mot Hisingsbron.

BLÅA OCH GRÖNA KVALITETER

Huvudprincipen hanterar frågor om hur vattenrummens kvaliteter tas om hand och om hur Frihamns identitet och skala lyfts fram och används för att skapa mervärden, såväl socialt som ur ett ekonomiskt perspektiv. Under utvärderingen fastslogs att det var nödvändigt att skapa mer byggbar mark och att man då skulle följa principerna:

- förändra för Lundbybassängen,
- förstärka för Norra Frihamnsbassängen
- modifiera för Södra Frihamnsbassängen

Se illustration över principer sidan 12.

Genom att fylla igen Lundbybassängen skapas förutom byggbar mark också troliga miljövinster eftersom befintligt muddrupplag får ett utökat skyddstäck. Denna utfyllnad gör att Kvillebäcken måste ledas om och istället mynna i Norra Frihamnsbassängen. Strukturförslaget föreslår att utfyllnaden sträcker sig fram till Kvillepirens sydöstra spets. Genom att bebygga delar av utfyllnaden skapas en sammanhängande stadsväv längs Lindholmsalléns förlängning.

En stadspark om ca 10 ha föreslås vid vattnet, på delar av Kvillepiren och den utfyllda Lundbybassängen. Ytan är sammanhängande och innehåller ett inre parkrum med urban karaktär och ett yttre mer storskaligt parkrum. Parkens placering bör erbjuda goda ljudnivåer i alla delar, samt möjlighet att knyta samman Frihamnen och Lindholmen med ett grönt stråk.

Norra Frihamnsbassängen bevaras. I de inre delarna, den "blå parken", planeras en stor flytande badbassäng. Härigenom understöds den identitet som skapats genom

platsbyggnadsprojektet i Jubileumsparken. På Kvillepiren, i anslutning till stadsparken, finns möjlighet att utnyttja delar av den tidigare hamnverksamheten för ett nytt färjeläge.

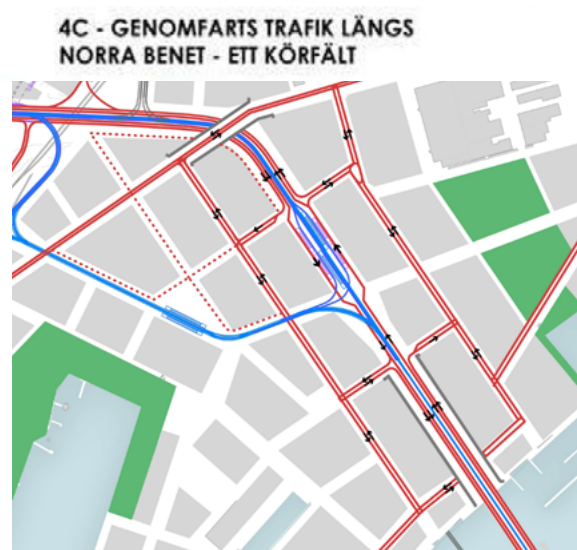
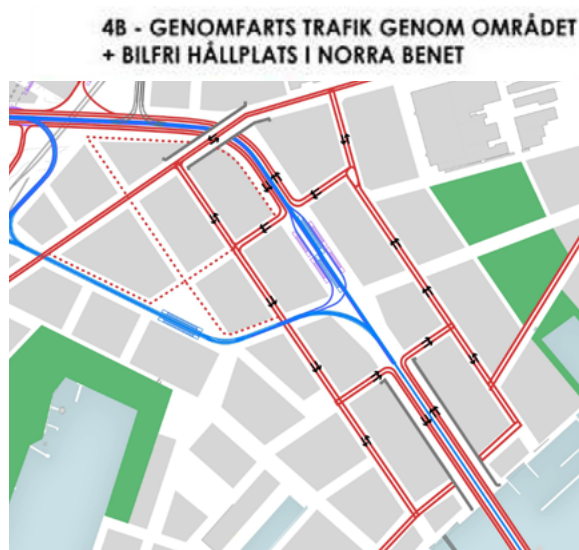
Badvattenkvalitet kan troligen inte åstadkommas i Norra Frihamnsbassängen, men möjligheter i övriga Frihamnen kan studeras vidare.

Södra Frihamnsbassängen föreslås modifieras genom att Bananpiren breddas och därigenom minskas bredden på hamnbassängen från 100 meter till ca 30 meter. Smalare än så bedöms inte vara möjligt, bland annat för att vattenkvaliteten kan påverkas negativt vid smalare bassäng. Även upplevelsen och värdet av vattenrummet kommer troligen påverkas. Som jämförelse kan nämnas att Stora Hamnkaneln är 42 meter från kaj till kaj.

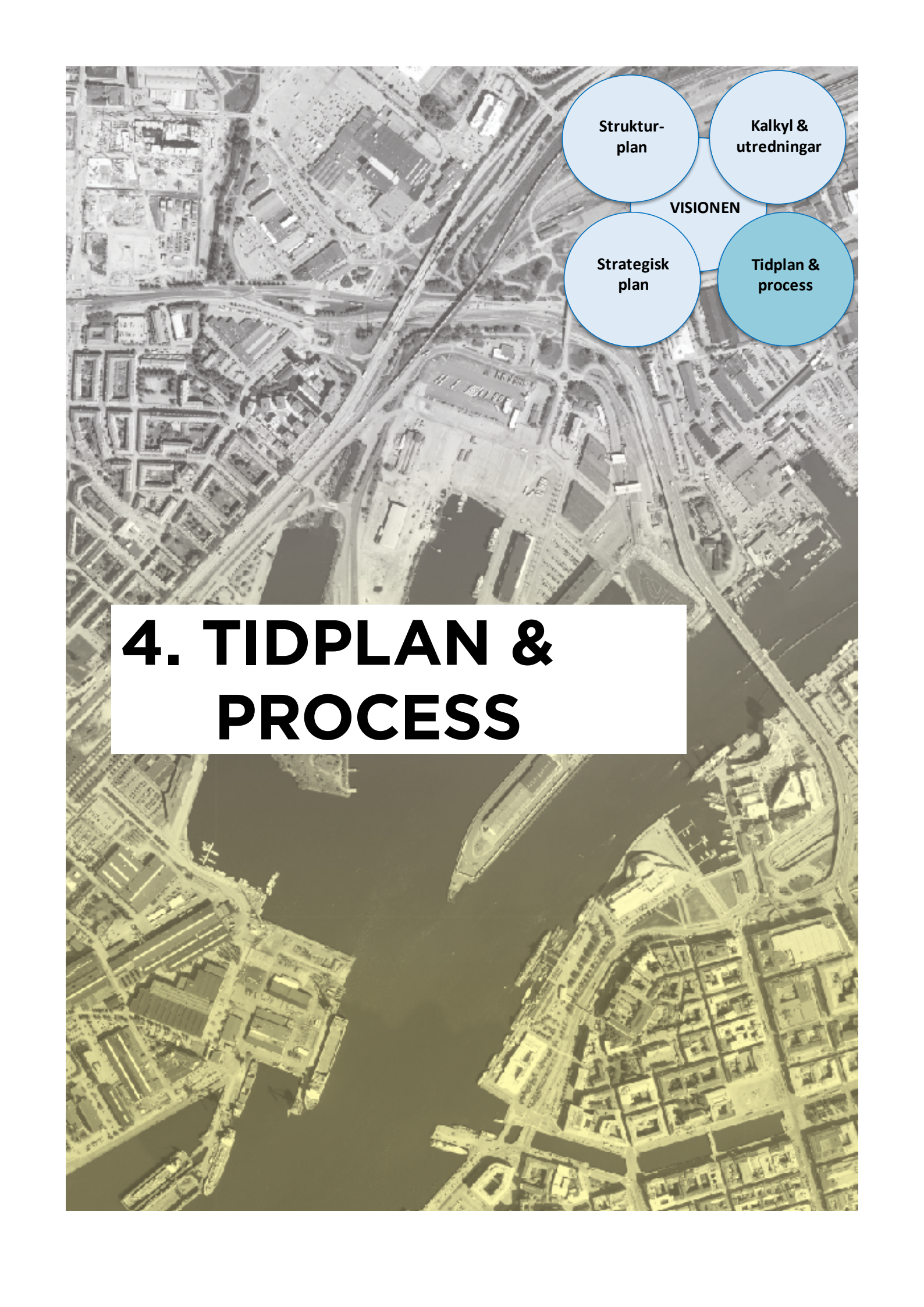
Genom att båda hamnbassängerna finns kvar och att kajlinjerna mot Magasin 113 och Magasin 107 bevaras, kommer dessa byggnaders viktiga relation till vattenrummen även fortsatt vara läsbar. Den exakta längden och bredden på Södra Frihamnsbassängen kommer att utredas vidare inom planprogram- och detaljplanarbetet.

En stadsdelspark planeras på Ringön (område 4) vilken gör att tillgängligheten till grönytor blir god även för denna del av området. Förslaget bedöms kunna koppla samman grönstrukturen på ett tydligt sätt, detta kommer studeras mer i detalj i det fortsatta arbetet.

Eftersom samnyttjande av parker begränsas till 30 % av varje enskild park har parkytor (allmän plats) minskats till förmån för yta för skolgårdar (kvartersmark). Detta har gjorts utan att ge avkall på boende och verksamheters behov av parkyta.



Arbete med planeringsförutsättningar för Hjalmarstråket (Planeringsförutsättningar 2.0 för Hjalmarbrantingsstråket).



Struktur-
plan

Kalkyl &
utredningar

VISIONEN

Strategisk
plan

Tidplan &
process

4. TIDPLAN & PROCESS

UTBYGGNADSORDNING

En stad är i ständig förändring. Avsikten är att arbeta med en medveten strategi för en stegvis utveckling av Frihamnen. Det innebär dels att arbeta med etapper, där de första etapperna är detaljerade medan de som ligger längre fram i tid hålls öppna för flera scenarier, ny kunskap och initiativ, samtidigt som långsiktiga samband och kontroll över genomförandekonomin säkras.

Genom att göra vissa investeringar i ett tidigt skede kan stadsdelen utvecklas på ett attraktivt sätt som samtidigt medför ökade fastighetsvärden framledes. Förslaget är därför att arbeta vidare med detaljplaner och fördjupade tekniska utredningar i de inre delarna av området och kring Hjalmar Brantingsstråket (huvudsakligen område 1 på kartan sid. 12) men avvakta med de mer svårbedömda pirkonstruktionerna kring Södra Frihamnsbassängen. Utbyggnadsordningen påverkas också av pågående projekt i närområdet, vilka driver på vissa nödvändiga investeringar i tidigt skede.

Den föreslagna sociodukten över Hamnbanan och Lundbyleden är en viktig investering i tidigt skede. Detta för att dels knyta samman Frihamnen med centrala Hisingen genom Kvillestaden, och dels för att förbindelsen behövs som en trygg och attraktiv passage för gående och cyklister när Hjalmar Brantingsgatan byggs om. Sociodukten är också en entré till Jubileumsparken, som invigs i juni 2021, och till de temporära bostäderna, vilka är under uppförande.

Lundbybassängen bör fyllas ut i ett tidigt skede för att möjliggöra mer byggbar mark till en förhållandevis låg kostnad. Den utfyllda bassängen ges tid för de sättningsar som behöver ske innan bebyggelse kan placeras här. I samband med detta behöver Kvillebäcken ledas om. Flera projekt pågår där Kvillebäckens dragning berörs, till exempel utbyggnaden av spårväg och sociodukten. En samordning behöver ske mellan dessa projekt för att hantera en omledning och nödvändiga tillståndprocesser på ett bra sätt.

I samband med planerad utbyggnad av spårväg mellan Hisingsbron och Lindholmen utreds om ett riskskydd bör byggas längs Hamnbanan. Detta kan vara av stor betydelse för senare möjligheter att exploatera marken nära Hamnbanan. Riskskyddet kommer att vara betydligt svårare att uppföra när spårvägen är på plats.

I avvaktan på en fast förbindelse mellan Göteborgsoperan och Bananpiren bör en färjeförbindelse utredas. I ett inledningsskede kan en båtförbindelse angöra de temporära bostäderna och Jubileumsparken på Kvillepiren.

Ett gestaltningskoncept finns framtaget för att visa möjligheter att läka staden och minska barriärverkan mellan stadsdelarna Frihamnen, Backaplan, Ringön och Brämaregården. I framtiden kommer Hjalmar Brantingsstråket att bli en viktig urban koppling som ska utformas som ett stadsmässigt stråk och som förbinder Frihamnen och Backaplan.



*Förslag på Sociodukten och Kvillekanalen.
Visionsbild Mandaworks, våren 2019.*

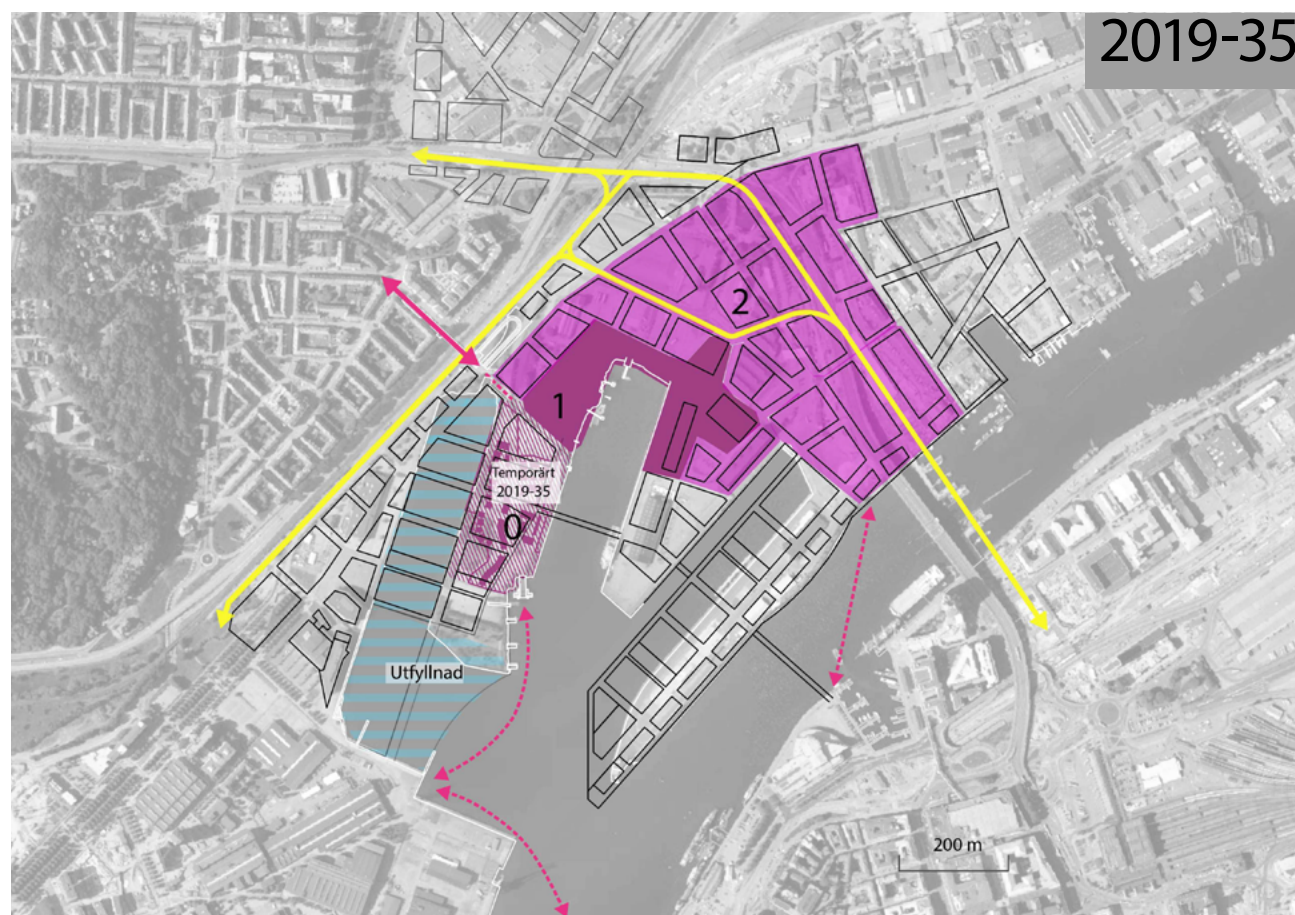
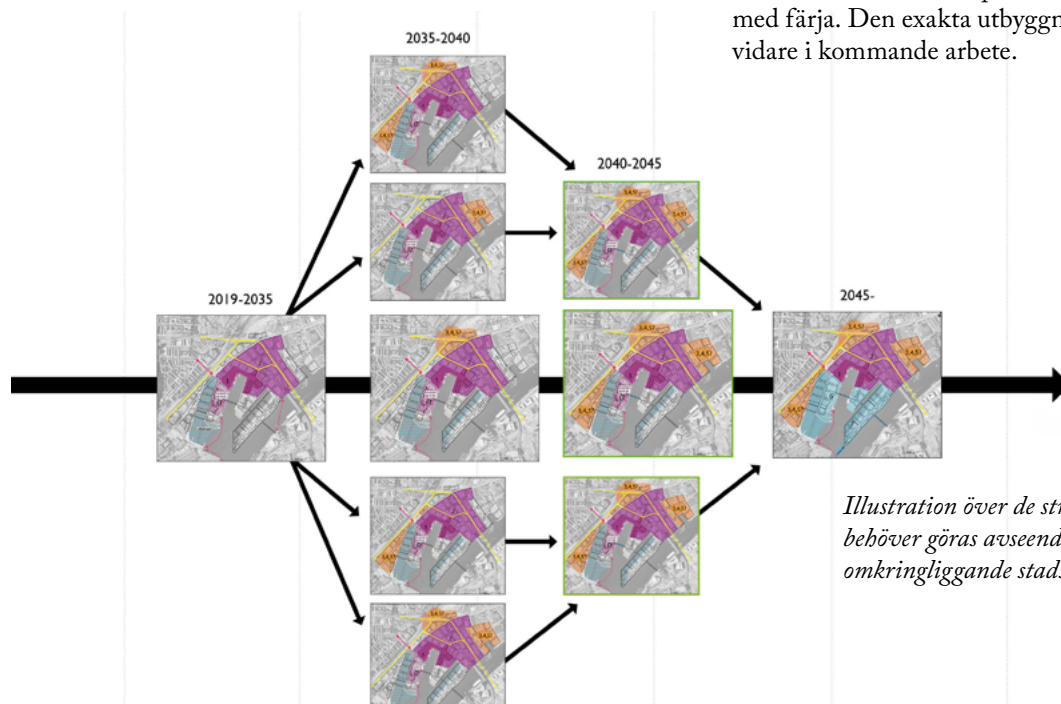


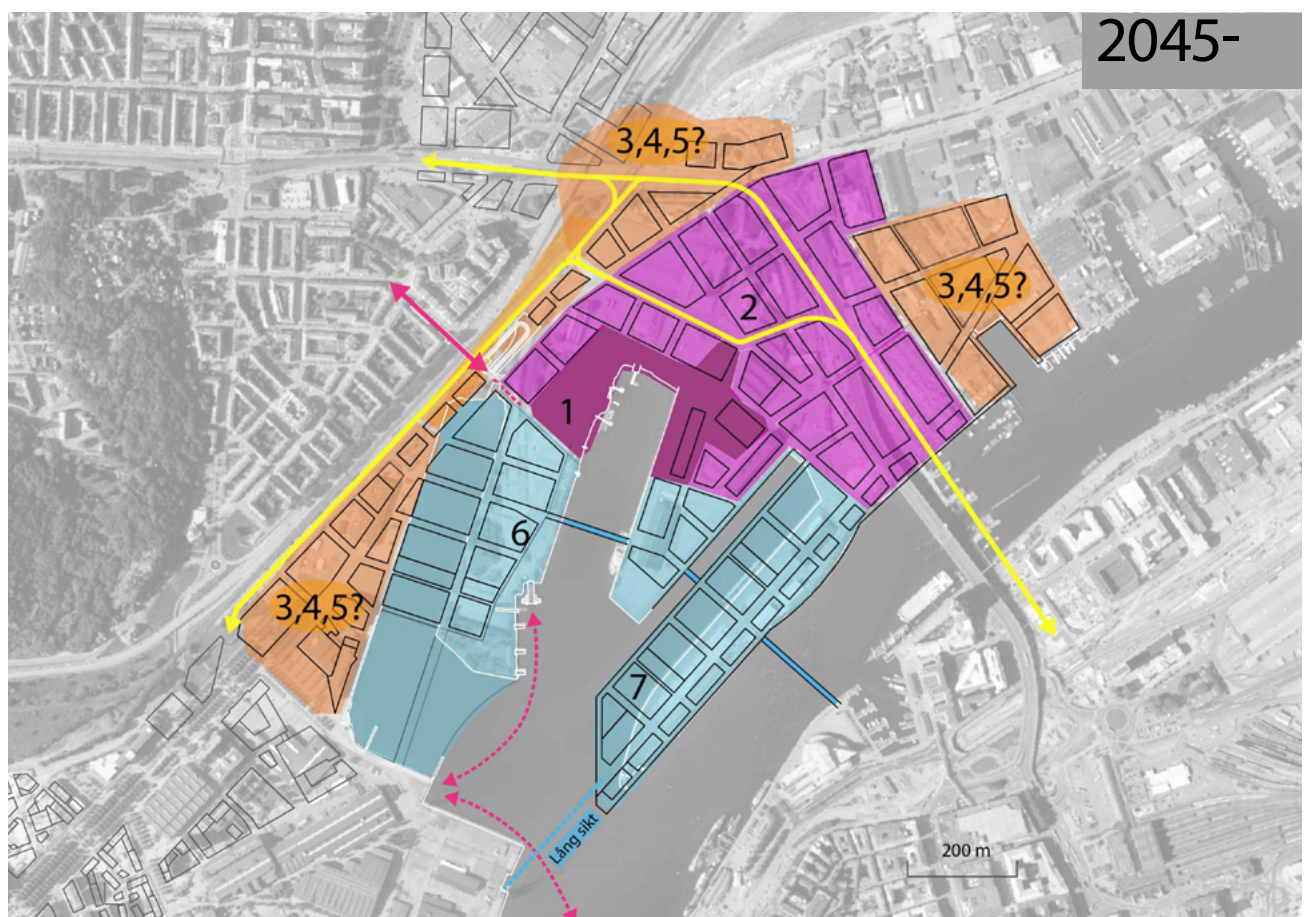
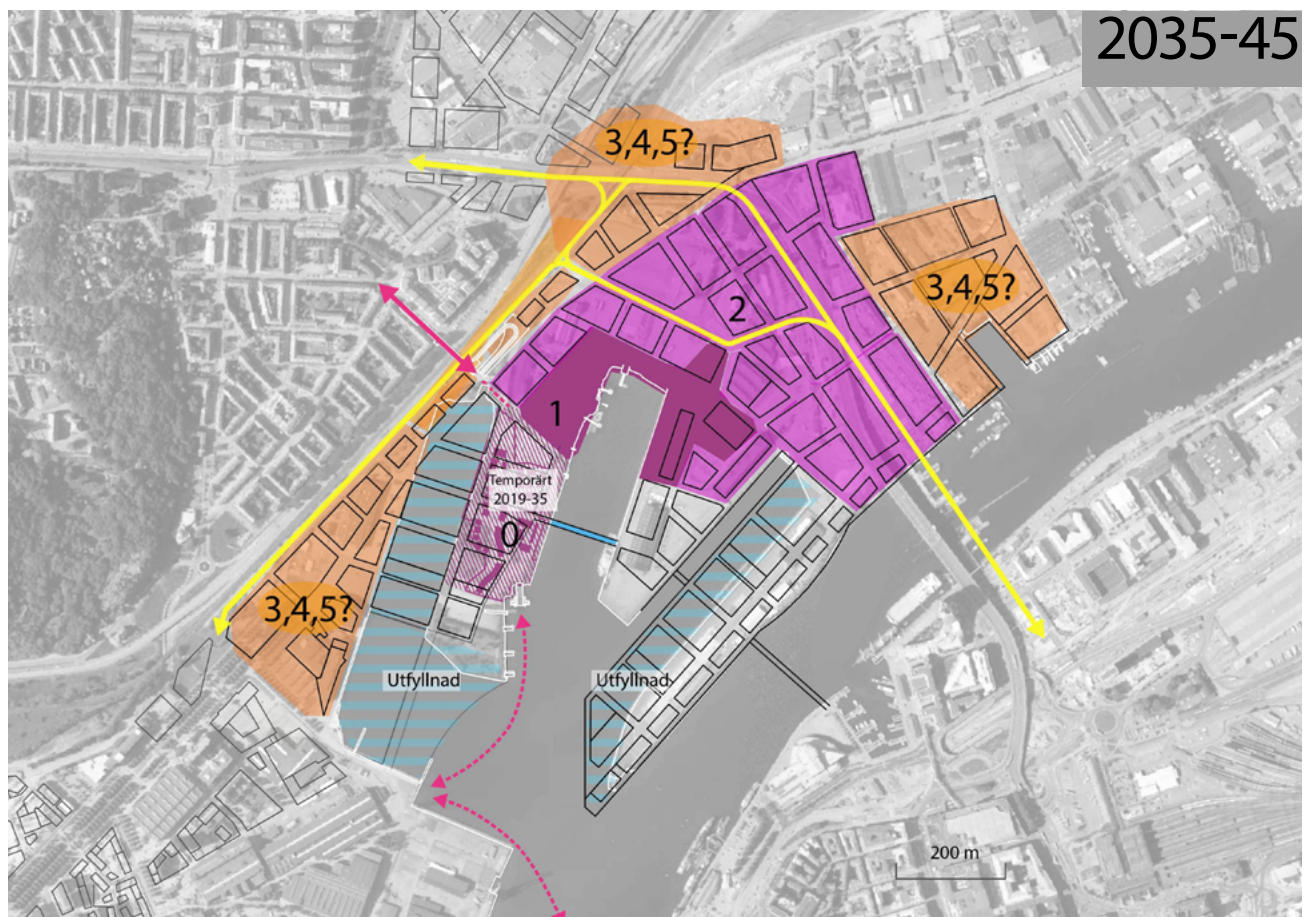
*Förslag på koppling mellan Frihamnen
och Backaplan, under Hamnbanan och
Lundbyleden. Visionsbild Mandaworks,
våren 2019.*

ETAPPINDELNING

Kartorna visar möjlig utbyggnadsordning. Utbyggnad pågår av cirka 800 temporära bostäder på Kvillepiren, inom det skrafferade lila området (0). En första permanent utbyggnad kommer att ske inom det mörkare lila fältet (1) med Jubileumsparken, Magasin 113 och en planerad kyrka. Därefter bedöms kvarteren i det ljusare lila fältet (2) kunna utvecklas, för att ansluta till den infrastruktur som planeras i och med byggnationen av Hisingsbron och planerna på spårväg till

Lindholmen (gula linjer). De orangea yrtorna (3, 4, 5) visar på de områden där strategiska beslut behöver fattas och fortsatta utredningar behöver göras för att se hur och i vilken ordning Frihamnen ska ansluta till omkringliggande stadsdelar. De ljusblå skrafferade yrtorna markerar de områden som föreslås fyllas ut i Lundbybassängen och i Södra Frihamnsbassängen. De ljusblå områdena (6, 7) visar de delar av Frihamnen som kan bebyggas på längre sikt. De rosa streckade pilarna visar möjliga kopplingar med färja. Den exakta utbyggnadsordningen ska studeras vidare i kommande arbete.





An aerial photograph of a city, likely Stockholm, showing a river, bridges, and dense urban development. Overlaid on the top right is a diagram with a central light blue circle labeled 'VISIONEN'. Four other circles are connected to it: 'Strukturplan' (top left), 'Kalkyl & utredningar' (top right), 'Strategisk plan' (bottom left), and 'Tidplan & process' (bottom right).

Struktur-
plan

Kalkyl &
utredningar

VISIONEN

Strategisk
plan

Tidplan &
process

5. KALKYL & UTREDNINGAR

UTREDNINGAR

Ett huvudsyfte med Helhetsgreppet har varit att fördjupa och analysera tekniska aspekter som kan påverka genomförandet av Frihamnen. I och med detta har ett antal utredningar genomförts, som underlag till kalkyl och strukturplan.

En sammanfattande redogörelse för genomförda utredningar finns i bilaga 1.

De viktigaste slutsatserna från de genomförda utredningarna är:

- Markmiljön avseende föroreningar är hanterbar och skiljer sig inte markant från andra liknande industriområden i Göteborg. Markområdet inom Ringön har sannolikt en något värre föroreningssituation än resterande delar.
- Det är en utmaning att omhänderta Hisingsbron på ett bra sätt så att den kommer att upplevas som stadsgata med bebyggelse nära inpå. Fortsatta utredningar krävs kring var på- och avfarter från bron förläggs på bästa sätt samt var det är lämpligast att förlägga gatan under bron.
- Föreslagna utfyllnader medför troligen inga problem med lukt eller skräpansamlingar i vattenmassan på grund av förändrad vattenströmning. Däremot rekommenderas att formen (spetsig) på Bananpirens pirspejs bibehålls för att vattnet från älven fortsatt ska ledas in i Frihamnen på ett bra sätt.
- Miljökvalitetsnormerna för vatten är troligen hanterbara för en omledning av Kvillebäcken i en kanal genom Kvillepiren.
- Bananpiren kan rivas och byggas upp som ny pir med spontkaj och fyllnadsmaterial. Det kan dock finnas andra, mer kostnadseffektiva och/eller kvalitetsmässigt bättre lösningar, vilket behöver studeras vidare. Även driftskostnader och andra underhållsaspekter behöver belysas i detta sammanhang.
- En förlängning av Bananpiren rekommenderas inte. Detta på grund av både tekniska, miljömässiga och ekonomiska aspekter. Tekniska aspekter som väger tungt är det relativt stora vattendjupet i kombination med lerans hållfasthet. En miljömässig aspekt är risk för försämrad vattenomsättning med dålig lukt och skräpansamling som följd. Ekonomisk aspekt är en följd av att lösa de tekniska och miljömässiga svårigheterna, vilket är kostsamt.
- På Norra Frihamnspiren kan de dåliga kajerna rivas och befintlig slänt kompletteras så att kommande bebyggelse står på mark och inte i vatten. Att bygga en spontkaj

är däremot inte kostnadseffektivt. Pirens spets har så mycket gammal pålning att den bör planeras för park eller liknande ändamål, alternativt byggnader som inte kräver pålning som grundläggningsmetod.

- En utfyllnad av Lundbybassängen är tekniskt möjlig och är ett kostnadseffektivt sätt att skapa mer byggbar mark i Frihamnen.
- Området öster om Hisingsbron gränsar till verksamheter på Ringön. Området är bullerutsatt och det kan finnas svårigheter att klara krav på bullernivåer, bland annat eftersom spårvagnsdepån väntas nå över riktvärdena för maximalnivåer nattetid. Det krävs även riskavstånd till ett antal befintliga verksamheter. Avstånden kan ofta reduceras om skyddsåtgärder vidtas. I det kommande planarbetet krävs ytterligare utredning av exempelvis luftföroreningsnivåer, verksamhetsbuller, trafikbuller och vibrationer.

Några av de utredningar som behövs i kommande planarbeten är:

- Luftmiljöutredning
- Trafikflödessimuleringar
- Bullerutredning
- Fördjupning högvatten och skyfall, särskilt fokus på Kvillebäcken
- Space-syntax analyser
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Fördjupning markmiljö
- Fördjupning geoteknik
- Lokalklimat
- VA-utredning
- Parkeringsutredning
- Vibrationsutredning
- Sol- och dagsljusstudier
- Uppdatera mobilitetsåtgärder, avsiktsförklaring
- Uppdatera hållbarhetsprogram/Manifest 2.0
- Social konsekvensanalys
- Barnkonsekvensanalys
- Riskskydd hamnbanan (pågår)
- Naturvärdes- och biotopskyddsinventering (pågår)

Utöver utredningarna listade ovan kan ytterligare utredningar komma att krävas i exempelvis kommande genomförandestudier (GFS) och tillståndsprövningar.

EKONOMISKT RESULTAT

Kalkylarbetet som utförts i processen med Planeringsföresättningar Frihamnen 2019 visar att ett möjliggörande av Frihamnens utbyggnad handlar om att hitta en balans mellan ekonomi å ena sidan samt uppnådd nytta och kvalitetsnivå å andra sidan.

Det finns ett önskat läge i varje exploateringsprojekt, där ekonomin ger ett positivt resultat och den önskade nyttan uppfylls (det gröna fältet i grafen på sid. 23). Detta är även formulerat i "Ekonomisk inriktning för Älvstaden", antagen av Kommunfullmäktige i april 2019:

"Staden ska verka för en exploateringsekonomi i balans inom respektive delområde. Eftersträva driftseffektiva anläggningar och åtgärder för att hålla nere de långsiktiga ekonomiska åtagandena över tid" (från PM Ekonomisk inriktning Älvstaden, KF 2019)

Dock kan det finnas möjligheter att göra avsteg från inriktningen om det är tydligt motiverat:

"Enskilda exploateringar kan i en sammanvägd bedömning avvika från detta krav om det tydligt motiveras" (från Budget KF 2019)

Strukturförslaget och den tillhörande kalkylen uppfyller samtliga ingångsvärden och målsättningar som olika intressenter i staden har ställt upp för Frihamnen. Det innebär dock att exploateringsekonomi blir negativt och hamnar i det röda oönskade läget i grafen (sid. 23). Aktuella nytto-kriterier som är ingångsvärden eller målsättningar kan ses i tabell 1. De stora kostnadsposterna för de olika studerade områdena ses i tabell 2.

De ekonomiska förutsättningarna ser dock olika ut i de olika delarna av Frihamnen. De inre delarna intill Hisingsbron, längs Hjalmarstråket och mellan Jubileumsparken och Hjalmarstråket (område 1) visar ett ekonomiskt resultat nära balans. Detta område bedöms kunna balanseras ekonomiskt med mindre justeringar. Område 3 och 4 har en liknande ekonomisk situation som område 1, möjligen med ett något

större behov av justeringar. Den föreslagna nybyggnationen av pirar och att till skapa ny mark i vatten (område 2), är däremot kostnadsdrivande och kräver fördjupade utredningar för att säkrare kunna bedöma exploateringsekonomi. Det krävs en värdetillväxt i detta område för att motivera investeringen och varför utbyggnaden här bör ske på längre sikt.

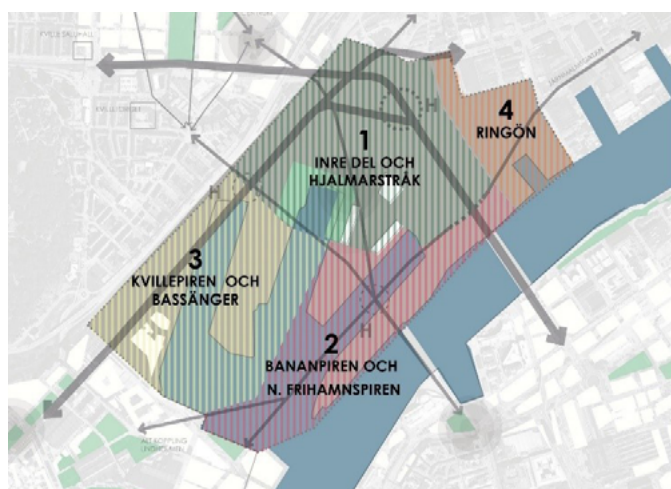
Det långa tidsperspektivet som gäller för Frihamnens utveckling innebär stora osäkerheter i kalkylen för de delar som utvecklas på längre sikt.

Slutsatsen är att föreslagen inriktning avseende struktur och genomförande är tillräckligt robust för att de inre delarna, redovisade som område 1, kan gå vidare för detaljplanering, medan fortsatt arbete med helheten avseende ekonomi, tid och innehåll sker parallellt inom ramen för förnyat planprogram.

Ingångsvärden/målsättningar:

50% hyresrätter, 50% bostadsrätter
50% av HR har snitthyra på 1200kr/BOA/år
1% av entreprenadskostnaden avsätts för konst
Lågt P-tal, dock ej definierat exakt hur lågt
Stadspark 10 ha vid vattnet
Stadsdelspark 2 ha på Ringön
2 boende per lägenhet (oavsett ålder)
10 kvm offentlig yta per boende
Beräkning av BTA och friyta för förskola/skola utgår från 0,5 barn/lgh
33% barn i FS, 22% i F-3, 45% i 4-9
18 barn/avd i FS, 25 barn/klass F-3, 30 i 4-9
35 kvm friyta/barn i FS, 20 kvm i F-3, 15 kvm i 4-9
Max 30% av enskild park får samnyttjas

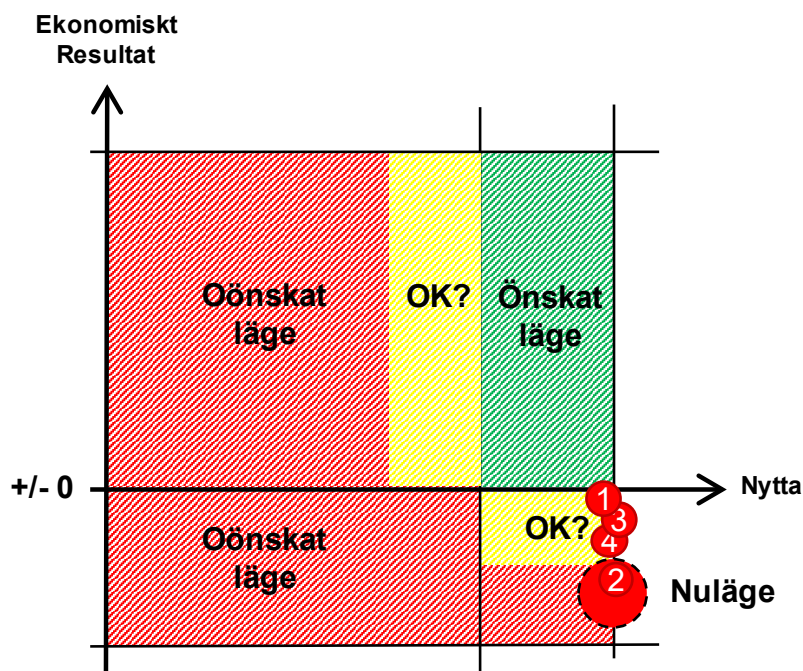
Tabell 1: Ingångsvärden och målsättningar



Studerade områden

Område	Stora kostnadsposter
1	Jubileumspark, Lindholmsallén, Lundby Hamngata, sociodukt, riskskydd
2	Pirkonstruktioner, broar (operabron)
3	Stadspark, utfyllnad, Lindholmsallén, bro, stor andel social service
4	Stadsdelspark, stor andel social service

Tabell 2: Större kostnadsposter för de studerade områdena



Graf ekonomiskt resultat – nytta. På nyttolinjen ryms även kvalitet. Röd större punkt symboliserar kalkylen för hela Frihamnen. Mindre punkter (1–4) symboliserar ekonomiskt resultat för respektive område inom Frihamnen enligt kartan på sid. 22.

MÖJLIG MÅLUPPFYLLELSE

I det fortsatta arbetet behöver det klarläggas om det kan vara acceptabelt att Frihamnen levererar ett negativt resultat, med en hög nytta och grad av måluppfyllelse mot visionen, eller om det är acceptabelt att ge avkall på vissa nyttor, för att uppnå ett godtagbart ekonomiskt resultat enligt KF:s budget 2019. Att frångå visionen om att hela staden fysiskt och socialt med bostäder och mötesplatser för alla anses i detta arbete inte vara ett alternativ.

Tolkningen av den ekonomiska inriktningen, som gjorts i arbetet med Planeringsförutsättningar Frihamnen 2019, är att delområde Frihamnen som helhet ska ge ett balanserat ekonomiskt resultat, men där alla enskilda detaljplaner inte nödvändigtvis uppfyller detta.

EKONOMISKA ÅTGÄRDSFÖRSLAG

I arbetet med strukturen har olika parametrar identifierats, som kan påverka genomförandekonomin i större eller mindre utsträckning. Den enskilt största faktorn är antalet barn och vuxna per lägenhet samt den önskade mängden friyta som sätter ett tak för exploateringen. De olika parametrarna behöver studeras vidare i samband med uppdaterat planprogram och detaljplaner samt tillhörande kalkyl. Då behöver en konsekvensanalys av eventuella justeringar mot uppsatta mål göras.

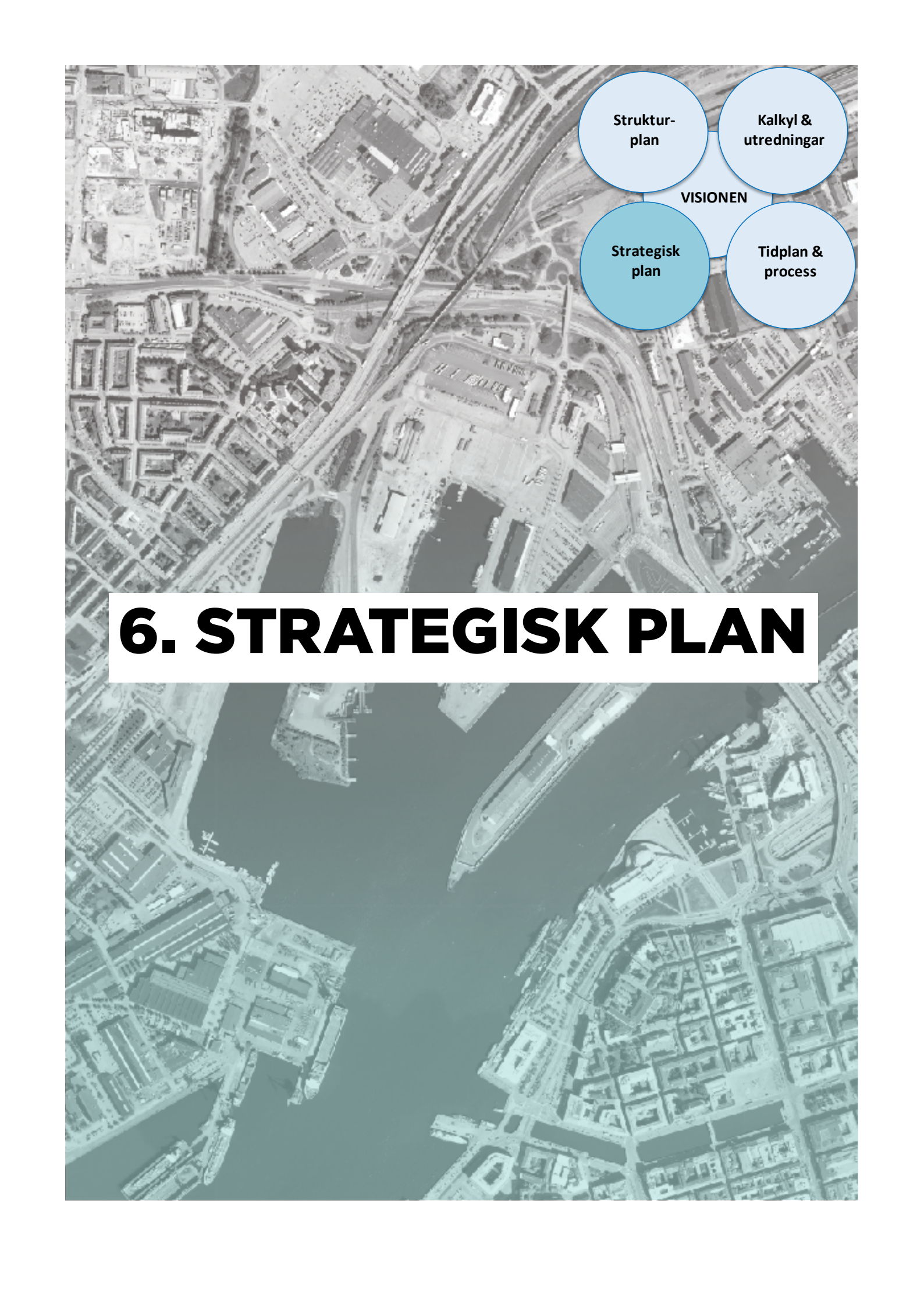
Förslag på parametrar att arbeta vidare med för att förbättra det ekonomiska resultatet med så liten påverkan på nyttan som möjligt är:

- Fördjupad analys av behov förskola/skola
- Analys av lägenhetssammansättning för antal boende
- Tillgodoräkna gårdar som friyta för boende
- Eventuellt mer kontor längs Hjalmarstråket
- Markanvisa på pris/tävlingar
- Skapa Operaförbindelsen tidigt för att skapa värde

- Nyttja tiden till värdeutveckling på Bananpiren och i Lundbybassängen
- Optimera gatumark/kvartersmark
- Arbeta för att få fyllnadsmassor till låg kostnad
- Bidrag från andra områden för det som skapar mervärde – till exempel park till Lindholmen, älvkantsskydd för Kvillestaden
- "Funktionell konst", arbeta med konstinvesteringar t.ex. i lekmiljöer

Det har också arbetats fram förslag på parametrar att studera vidare, men där risken för påverkan på nyttan (kvaliteten) är större:

- Fler bostadsrätter, färre hyresrätter
- Fylla igen Södra Frihamnsbassängen, helt eller delvis, för att tillskapa ytterligare byggbar mark och minska mängden kaj som ska underhållas i framtiden
- Justera friytekraV per barn i förskola/skola

An aerial photograph of a city, likely Stockholm, showing a mix of urban development, water, and infrastructure. Overlaid on the top right is a diagram with four light blue circles connected by lines, forming a diamond shape. The word 'VISIONEN' is in the center of this shape. The circles contain the text: 'Strukturplan' (top-left), 'Kalkyl & utredningar' (top-right), 'Strategisk plan' (bottom-left), and 'Tidplan & process' (bottom-right).

Struktur-
plan

Kalkyl &
utredningar

VISIONEN

Strategisk
plan

Tidplan &
process

6. STRATEGISK PLAN

VAD ÄR EN STRATEGISK PLAN?

Den strategiska planen omfattar två delar, dels undanröjande av hinder för framdriften och dels aktiviteter som driver projektet framåt. Denna del har endast behandlats övergripande och behöver prioriteras när en organisation och bemanning för huvudprogrammet och kommande planarbeten är beslutad.

För att säkra framdrift måste huvudprogrammet:

- Identifiera kritiska frågeställningar som måste lösas för att framdriften ska fungera. Det kan gälla frågor som huvudprogrammet inte råder över eller bara kan påverka indirekt samt frågor som tillhör det egna huvudprogrammet och som kan påverkas direkt. Upprättande av riskanalys har påbörjats och arbetet kommer att fortsätta.
- Identifiera ansvarsförhållanden och lösningar på dessa frågeställningar
- Genomföra lösningar, eller påverka att de löses
- Bevaka att de löses i tid.

Aktiviteter som driver huvudprogrammet framåt

Dessa aktiviteter syftar huvudsakligen till att skapa stadsliv och driva utvecklingen av Frihamnen framåt, genom att identifiera, påverka och genomföra:

- Nyckelprojekt som drar till sig investeringar och/eller önskade aktiviteter i området
- Viktiga temporära åtgärder som genererar stadsliv
- Processer och aktiviteter för dialog och medborgarinflytande
- Kommunikationsinsatser

KRITISKA FRÅGESTÄLLNINGAR

I arbetet med Planeringsförutsättningar Frihamnen har olika kritiska frågeställningar identifierats. Dessa frågeställningar är viktiga för att få ett effektivt arbete med områdets planering och genomförande, en hållbar genomförandekonomi samt en stadsdel med goda kvaliteter.

EFFEKTIV ORGANISATION

För att kunna genomföra en omvandling av Frihamnen på ett bra sätt krävs en tydlig organisation inom staden, som kan samordna samtliga projekt som pågår inom Frihamnens geografiska område samt intilliggande områden (Backaplan, Ringön, Lindholmen). Risken är annars att enskilda projekt tar beslut som medför kostnadsdrivande svårigheter i genomförandet av hela Frihamnen.

GENOMTÄNKT ETAPPVIS UTVECKLING

En väl genomtänkt etappvis utveckling av området är mycket viktig för den ekonomiska genomförbarheten. I vilken ordning området utvecklas påverkar bland annat framtida markpriser, utbyggnadskostnader och samordningsvinster. Etapputbyggnaden ska också säkerställa en fungerande stadsmiljö med goda kopplingar för boende och verksamma i området.

FUNGERANDE BYGGLOGISTIK

För byggproduktionen och en uppbyggnad av attraktiviteten i den nya stadsdelen är det av stor vikt att hitta en bygglogistik som fungerar för de som flyttar in tidigt. Kan vi använda älven för att avlasta vägarna in? Det är av oerhört stor vikt att området blir attraktivt att bo och verka i redan dag ett.

KOPPLINGAR TILL OMKRINGLIGGANDE OMRÅDEN

Stadsdelen måste kopplas ihop tidigt med såväl centrala Hisingen som Göteborgs city. Den planerade sociodukten över Hamnbanan och Lundbyleden till Kvillestaden tillskrivs därför stor vikt att skapa i tidigt skede. En färjeförbindelse från Kvillepiren till city i avvaktan på en fast förbindelse över älven är också av stor vikt. Här bör tidigare diskussioner om ett tredje stopp på den beslutade färjeförbindelsen mellan Lindholmens östra delar och Stenpiren återupptas.

TILLSKAPANDE AV NY MARK

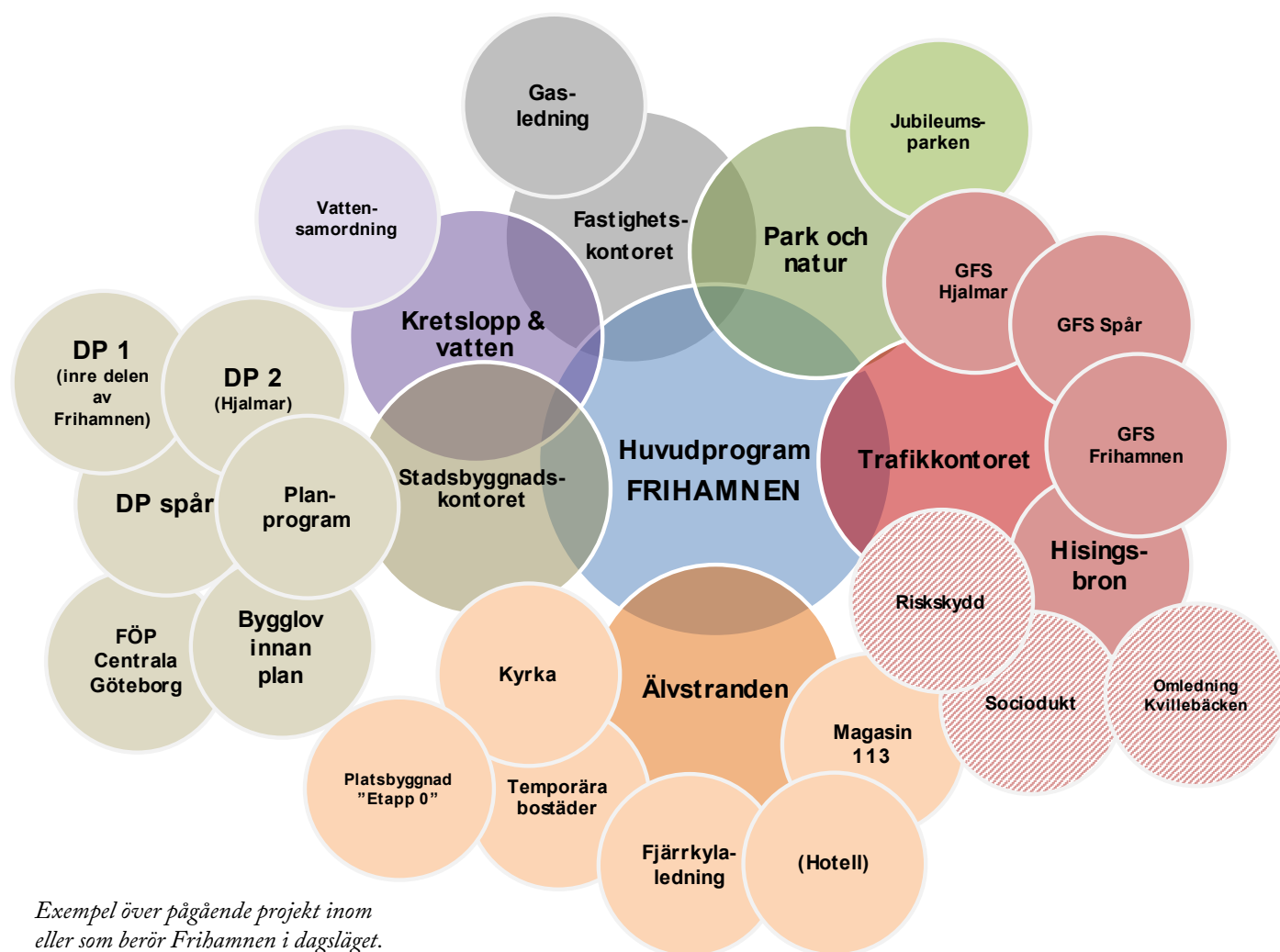
Det är ekonomiskt gynnsamt att skapa mer mark genom en utfyllnad av Lundbybassängen. Detta arbete bör samordnas med planerade muddringsarbeten i Göteborgs Hamn, vilka i dagsläget planeras starta tidigast år 2024. För att kunna fylla Lundbybassängen behöver Kvillebäcken ledas om i en ny kanal. Båda dessa åtgärder kräver en tillståndsprövning och bör startas upp omgående för att inte hamna i tidsnöd.

RISKANALYS

Arbetet med en riskanalys har inletts men fördjupas och arbetas vidare med kontinuerligt.

EXTERNA BEROENDEN

Parallellt med Frihamnens process pågår många projekt inom delområde Frihamnens geografiska område eller i närområdet. De som påverkar Frihamnen mest är Jubileumsparken, Hisingsbron, planerad utbyggnad av gasledning och ringledning för fjärrkyla, ny spårväg mellan Hisingsbron och Lindholmen samt ombyggnation av Hjalmar Brantingstråket. I dessa projekt pågår såväl genomförandestudier och detaljplanläggning som projektering och byggnation. Det är viktigt att berörda förvaltningar och bolag har tillräckliga resurser, för att följa dessa processer, och för att kunna starta upp de formella PBL-processerna, för att möjliggöra genomförandet av den nya stadsdelen på ett bra sätt.



STEGVIS UTVECKLING

Utvecklingen av Frihamnen har redan startat, med både temporära och permanenta åtgärder. Ett antal nyckelprojekt är viktiga för de första stegen i Frihamnens utveckling och beskrivs närmare nedan.

JUBILEUMSPARKEN

Under åren 2014–2019 började Jubileumsparken att utvecklas, som en följd av de dialoger som tidigare förts mellan stad och allmänhet inom projekten Älvstaden och Göteborg 2021.

Utformningen av Jubileumsparken utgick från invånarnas önskemål om att bland annat kunna bada mitt i stan och inledde med tre test där prototyper skapades för en bastu, ett bad och en playa. Här undersöktes hur Jubileumsparken skulle kunna se ut, programmeras och förvaltas i framtiden, samtidigt som testen utgör den plats besökaren känner i dag. Under 2019 har projekteringen av den permanenta parken inletts.

Frihamnen avses vara en huvudscen för Göteborgs 400-års jubileum 2021. Till år 2021 kommer delar av den gröna Jubileumsparken tillsammans med ett Jubileumsbad genomföras. Utvecklingen sker i steg och utgår från de inledande årens arbete med Jubileumsparken.

TEMPORÄRA BOSTÄDER

De kommande två åren, till våren 2021, byggs ca 800 temporära bostäder på Kvillepiren. De uppförs med tillfälliga bygglov och planeras stå kvar till år 2035.

HISINGSBRON

Hisingsbron beräknas vara klar 2021 och stärker kopplingen mellan centrum och Frihamnen. Hisingsbron är också en ny viktig symbol för att knyta samman centrum och Hisingen kring Göta Älv.

SPÅRVÄG TILL LINDHOLMEN

Det planeras för ett anläggande av spårväg från Hisingsbron till Lindholmen, med trafikeringsstart 2023. Ett nytt hållplatsläge planeras strax nordost om Jubileumsparken. När bebyggelsen finns på plats kommer hållplatsen ligga ett kvarter från parken.

SOCIODUKTEN

Eftersom det saknas kopplingar över barriärerna Hamnbanan och Lundbyleden, blir sociodukten nödvändig för att koppla ihop staden.

MAGASIN 113 OCH KYRKA

Magasin 113, med bland annat en ny konsthall, är ett nyckelprojekt i ambitionen att skapa en mötesplats för hela staden i Frihamnen. Med sin storlek och strategiska läge kan byggnaden inhysa verksamheter med ett hela staden perspektiv. Som nod, navigationspunkt och mötesplats spelar byggnaden en central roll för Frihamnens identitet. I anslutning till platsen planeras även en kyrka vara färdigställd år 2022.

ANSLUTANDE OMRÅDEN

Stora utvecklingsprojekt pågår kring Centralen och på Backaplan. På Ringön pågår en successiv utveckling av områdets kreativa näringar, bland annat en privat konsthall.

På Lindholmen, i direkt anslutning till Frihamnen, håller Geely på att etablera ett europeiskt forskningscentrum för fordonsindustrin. Det avses också etableras en ny kostnadsfri färja till denna punkt från Stenpiren.

Det pågår alltså redan flera projekt i och omkring Frihamnen som kommande detaljplaner måste förhålla sig till. Det är av stor vikt att bygga upp både temporära och permanenta stråk och stadsrum, för att sätta varje enskilt projekt i ett rumsligt sammanhang. Att dessa stråk och stadsrum etableras tidigt bedöms som viktigt både för att lätt kunna lokalisera sig och för den upplevda tryggheten i området. Exempel kan vara stråk mellan de temporära bostäderna på Kvillepiren och Backaplan samt eventuella färjelägen.

DIALOG OCH KOMMUNIKATION

I kommande processer behöver projektet bygga vidare på erfarenheter från de dialog- och medskapandeprocesser som Platsbyggnadsprojektet (bastun, badet mm) och utvecklingen av Jubileumsparken etablerat. En aktiv medborgardialog och kommunikationsinsatser blir viktigt för förankring hos Göteborgarna och övriga intressenter om den successiva utveckling som kommer äga rum i Frihamnen.



Magasin 113



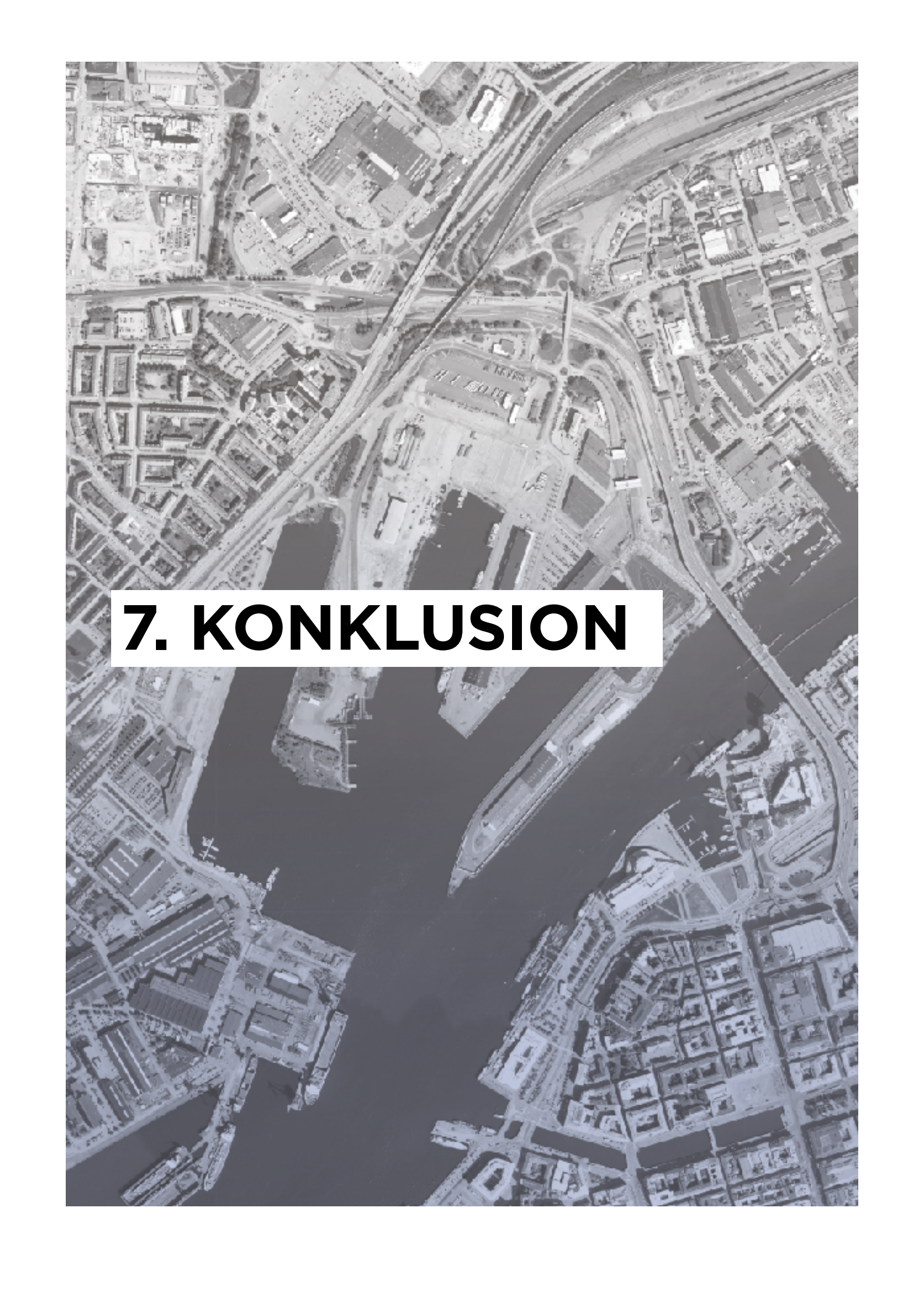
Temporära bostäder



Jubileumsparken



Bastun

An aerial photograph of a city, likely Hamburg, showing a river (Alster) flowing through it. A large stadium, the Volksparkstadion, is visible in the center. The city is densely built with residential and commercial areas. A white rectangular box is overlaid on the image, containing the text '7. KONKLUSION'.

7. KONKLUSION

SLUTSATSER AV GENOMFÖRT ARBETE

VISIONEN

Vision Älvstaden anger att utvecklingen av bland annat Frihamnen ska *Hela staden*, *Möta vattnet* och *Stärka kärnan*. Arbetet med Helhetsgreppet har konkretiserat visionen i ett antal mål specifikt för Frihamnen och visar att det finns förutsättningar för att Frihamnens utveckling kan uppnå dessa.

Hela staden – Genom att skapa tydliga och trygga stråk mellan omkringliggande stadsdelar genom Frihamnen och även inom Frihamnen bidrar utvecklingen av området till att hela de luckor som nu finns inne i den centrala staden. Den övergripande strukturen bedöms även ge goda möjligheter till mötesplatser för människor som ska leva i och de som kommer resande till området. Trots en ansträngd exploateringsekonomi kvarstår ambitionen att hitta sätt att skapa en social blandning av boenden i området. Jubileumsparkens roll som stadspark bedöms bidra till den sociala integrationen för hela Göteborg.

Möta vattnet – Strukturen som föreslås helar staden fysiskt, men innebär att en del av det öppna vattnet inom Frihamnen försvinner. För att ta tillvara på de kvaliteter som det vattennära läget i Frihamnen innebär föreslås stora delar av de friytor som finns, i form av parker och gångstråk, ligga intill vatten för att göra vattnet tillgängligt för alla. Strukturen möjliggör även vattenutsikt och närhet till vatten för en stor del av de bostäder och verksamheter som planeras inom området. I den fortsatta planeringen av området tas även höga vattennivåer omhand.

Stärka kärnan – Genom att tidigt planera och bygga ut Frihamnen i anslutning till Hisingsbron och den planerade spårvägen får området en tydlig och stadsmässig koppling till bland annat centralenområdet på andra sidan älven. Den nu föreslagna utvecklingen av Frihamnen, både strukturellt och etappvis, bedöms kunna skapa goda kopplingar mellan centralenområdet, Backaplan, Lindholmen och Ringön, vilket innebär en utvidgad och förstärkt innerstad.

STRUKTURPLAN

Den föreslagna strukturen bedöms som robust och flexibel, som står sig över tid. De inre delarna säkerställer en bra första etapp som möjliggör successiv utveckling av resterande delar av Frihamnen. Med strukturplanen och dess innehåll möjliggörs Vision Älvstaden i Frihamnen.

KALKYL & UTREDNINGAR

Arbetet har identifierat svårigheterna med att göra kalkyler långt fram i tiden. Genom att göra investeringar i ett tidigt skede kan stadsdelen utvecklas på ett attraktivt sätt som samtidigt medför ökade fastighetsvärden framledes. Förslaget är därför att arbeta vidare med detaljplaner och fördjupade tekniska utredningar i de inre delarna av området och kring Hjalmar Brantingsstråket, men avvakta med de mer svårbedömda pirkonstruktionerna kring Södra Frihamnsbasängen.

Det kalkylarbete som utförts i processen med Planeringsförutsättningar Frihamnen har kommit till konklusionen att ett möjliggörande av Frihamnens utbyggnad handlar om att hitta en balans mellan ekonomi samt kvalitet och nytta. Det behöver klarläggas vad som är en acceptabel leverans för Frihamnens utveckling; ett projekt med ett negativt ekonomiskt resultat men med mycket hög nytta och höga kvaliteter eller ett projekt som ger avkall på vissa nyttor och kvaliteter för att uppnå ett godtagbart ekonomiskt resultat.

STRATEGISK PLAN

En effektiv organisation för att samordna alla pågående projekt inom Frihamnen ses som mycket viktig, för att inte något projekt ska fatta kostnadsdrivande beslut för andra projekt och som i så fall kan försvåra den totala utbyggnaden av området.

TIDPLAN & PROCESS

Eftersom det redan pågår utveckling inom Frihamnen som till exempel Jubileumsparken och utbyggnad av temporära bostäder bedöms det som mycket viktigt att få till starka kopplingar tidigt, för att koppla dessa området till den omgivande staden.

När utvecklingen av de inre delarna har påbörjats kommer det att krävas strategiska beslut om i vilken geografisk riktning den fortsatta utvecklingen av Frihamnen ska gå; mot Ringön, längs Hamnbanan eller mot Backaplan.

Utbyggnadsordningen påverkas också av pågående projekt i närområdet, vilket driver på vissa nödvändiga investeringar i tidigt skede.

Arbetsprocessen med att ta fram planeringsförutsättningarna i Frihamnen har varit viktig för att få en välförankrad inriktning för fortsatt arbete med utvecklingen av området. Detta samarbete är viktigt att ta med sig vidare in i kommande processer.

FORTSATT ARBETE

Med Helhetsgrepp Frihamnen finns nu de övergripande förutsättningarna för struktur och genomförbarhet analyserade och detta kommer att utgöra ett underlag för kommande PBL-processer (PBL= plan- och bygglagen). Främst kommer detaljplanering kunna återupptas och fortlöpa i de inre delarna av området samtidigt som en uppdatering av gällande planprogram föreslås pågå parallellt (se karta sid. 31).

ÄLVSTRANDENS FÖRDJUPNINGSARBETE

Under hösten 2019 har Älvstranden Utveckling genomfört ett fördjupat arbete kring den ekonomiska genomförbarheten av bolagets del av exploateringen, bland annat genom att testa olika ingångsvärden och jämföra nyckeltal med andra projekt. Detta arbete kommer att finnas som ett underlag till den kommande ekonomiska förstudien (EFS), som görs i samband med framtagandet av planprogram, och även till detaljplanearbetet.

PLANPROGRAM OCH EKONOMISK FÖRSTUDIE

Den kunskapsinhämtning som skett inom Helhetsgrepp Frihamnen innebär att nu gällande planprogram för Frihamnen och del av Ringön, från 2014, blivit inaktuellt. En uppdatering av programmet är därför nödvändigt för att få underlag för det fortsatta detaljplanearbetet och en förankrad process. Syftet med en uppdatering av programmet är att redovisa inriktning för en stadsutveckling i Frihamnen i enlighet med KF:s beslut om Vision Älvstaden och Ekonomisk inriktning för Älvstaden. Det innebär bland annat att utreda systemfrågor för att säkra framdrift i detaljplanearbetet, möjliggöra en exploateringsekonomi i balans och redovisa stadens kostnader samt ta fram en utvecklad etapp- och utbyggnadsordning, där beroenden och inriktning för kommande etapper är klarlagda.

I samband med uppdateringen av planprogrammet kommer även en EFS att tas fram. Den kalkyl som genomförts i samband med Helhetsgrepp Frihamnen och Älvstranden Utvecklings fördjupningsarbete kring ekonomin kommer att studeras djupare i takt med programmets fördjupning av strukturen.

KOMMANDE DETALJPLANER

Detaljplanearbetet kommer att påbörjas och återupptas för områdena utmed Hjalmar Brantingsgatan och de centrala delarna av Frihamnen. Det finns redan politiska uppdrag från byggnadsnämnden att arbeta med dessa detaljplaner, detaljplan för Frihamnen etapp 1 (Detaljplan 1) samt detaljplan för blandad stadsbebyggelse och infrastruktur vid Hjalmar Brantingsgatan i Frihamnen (Detaljplan 2). Detaljplanerna har dock avvaktat resultatet av arbetet med Planeringsförutsättningar Frihamnen, för att kunna utför-

mas utifrån rätt förutsättningar. Detaljplan för Frihamnen etapp 1 har tidigare varit på samråd, men arbetas om utifrån den övergripande struktur som nu har arbetats fram. Under hösten 2019 startas även detaljplanearbete för spårväg mot Lindholmen, som ligger inom Sverigeförhandlingen.

Eftersom det pågår flera projekt inom Frihamnen idag, som kan påverka viktiga förutsättningar för den framtida bebyggelsen är det viktigt att detaljplanerna för bebyggelse och övriga stadsrum kring Hjalmar Brantingsgatan och de centrala delarna kommer igång så fort som möjligt, så att gemensamma frågor kan lösas på ett fördelaktigt sätt. Bred samverkan och samordning av pågående projekt i området blir viktigt i kommande arbete.

I samband med detaljplanearbetet konkretiseras de ekonomiska kalkylerna ytterligare. I planarbetena görs avvägningar mellan olika intressen och den exakta utformningen regleras. De ekonomiska analyserna trattas ner och blir mer detaljerade ju längre man kommer i processen med planeringsförutsättningar, planprogram och sedan detaljplaner.

FRÅGOR ATT STUDERA VIDARE

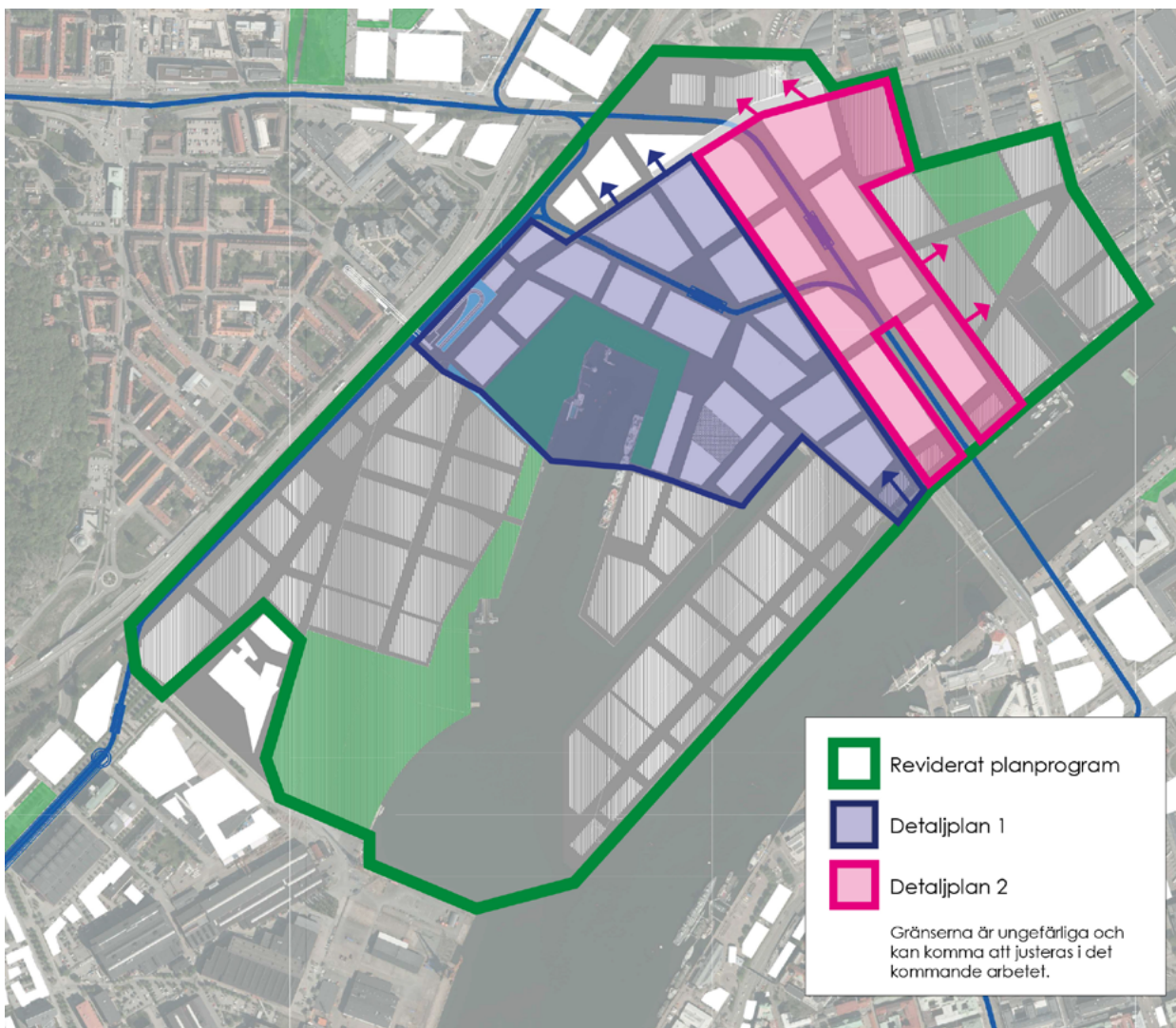
I pågående och kommande arbete med uppdatering av planprogram och nya detaljplaner är det särskilt viktigt att utifrån den nu föreslagna strukturen arbeta vidare med följande frågor:

- Trafikering i och parallellt med Hjalmarstråket
- Studier av bebyggelsen intill Hisingsbron
- Studier av gator under Hisingsbron samt på- och avfarter till bron
- Identitet och innehåll
- Studier av en eller två pirar och pirkonstruktion
- Höjdsättning i de inre delarna avseende skyfall, spårväg och Magasin D
- Space syntax analyser av stråk och kopplingar
- Friytor för förskola/skola och grönsstruktur
- Klimatanpassning och dagvatten
- Fördjupad möjlig utbyggnadsordning och bygglogistik
- Studier av risk och riskhantering

- Studier av den sociala infrastrukturen
- Utveckla etapp- och utbyggnadsordning genom att bland annat studera beroenden och inriktning för kommande etapper
- Ekonomi i balans på helheten genom att studera vidare frågorna ovan och de ekonomiska förbättringsförslagen
- Samordning och genomförande av sociodukten, omledning av Kvillebäcken, utfyllnad av Lundbybassängen, byggnation

av spårväg och riskskydd.

- Justerad struktur - Fler frågor kopplas in till exempel skola/förskola och grönstruktur
- Bebyggelsetypologier och innehåll justeras
- Avvägning av kvalitetsnivå/nyttor
- Analys av kostnads- och intäktsdrivande faktorer
- Analys av kvalitetsdrivande faktorer



Karta över ungefärliga planområdesgränser

REFERENSER OCH BILAGOR

Politiska styrdokument:

- Vision Älvstaden (Göteborgs stad, 2012)
- Program för Frihamnen och del av Ringön (Byggnadsnämnden, 2014)
- Ekonomisk inriktning Älvstaden (april 2019)

Kunskapsunderlag:

- Rapport Kunskapsresan (Älvstranden Utveckling)
- Utvärdering av fyra strukturförslag för Frihamnen (Stadsbyggnadskontoret/Älvstranden Utveckling)
- Space Syntax (Chalmers)
- Planeringsföresättningar 2.0 för Hjalmar Brantingsstråket (Stadsbyggnadskontoret/Trafikkontoret/Fastighetskontoret/Park- och naturförvaltningen/ SDF Lundby/Älvstranden, våren 2019)
- Fördjupad Översiktsplan för Centrala Göteborg (Samrådsversion 2019, Stadsbyggnadskontoret)

BILAGOR

1. Utredningar - Sammanställning och översiktliga resultat av de utredningar som skett inom arbetet med Helhetsgrepp Frihamnen (Älvstranden Utveckling AB, 2019-10-18)

MEDVERKANDE

PROJEKTLEDNING

Caroline Valen

Anna-Lena Isacson

Mats Olsson

Stadsbyggnadskontoret (projektledare)

Älvstranden Utveckling AB (projektledare)

Urban Development Strategies (Facilitator)

REFERENSGRUPP

Mattias Hedeberg

Krister Petterson

Johan Nyström

Amelie Sandow

Johan Rehngren

Jonas Uvdal

Shraddha Kapri

Anders Svensson

Kristoffer Nilsson

Anna Starck

Filippa Andersson

Nina Storsveen

Jens Esping

Beatrice Klein

Isabella Anderson

Ylva Ralph

Emma Lindberg

Johanna Stähle

Magnus Ståhl

David Palmqvist

Lena Törnros

Ida Fossenstrand

Rune Arnesen

Agneta Långvik

Annette Vejen Tellevi

Lina Gudmundsson

Fastighetskontoret

Kretslopp och vatten

Lokalsekretariatet

Park- och naturförvaltningen

Park- och naturförvaltningen

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontoret

Stadsdelsförvaltningen Lundby

Stadsdelsförvaltningen Lundby

Tengbom

Tengbom

Trafikkontoret

Trafikkontoret

Trafikkontoret

Trafikkontoret

Älvstranden Utveckling AB

Älvstranden Utveckling AB

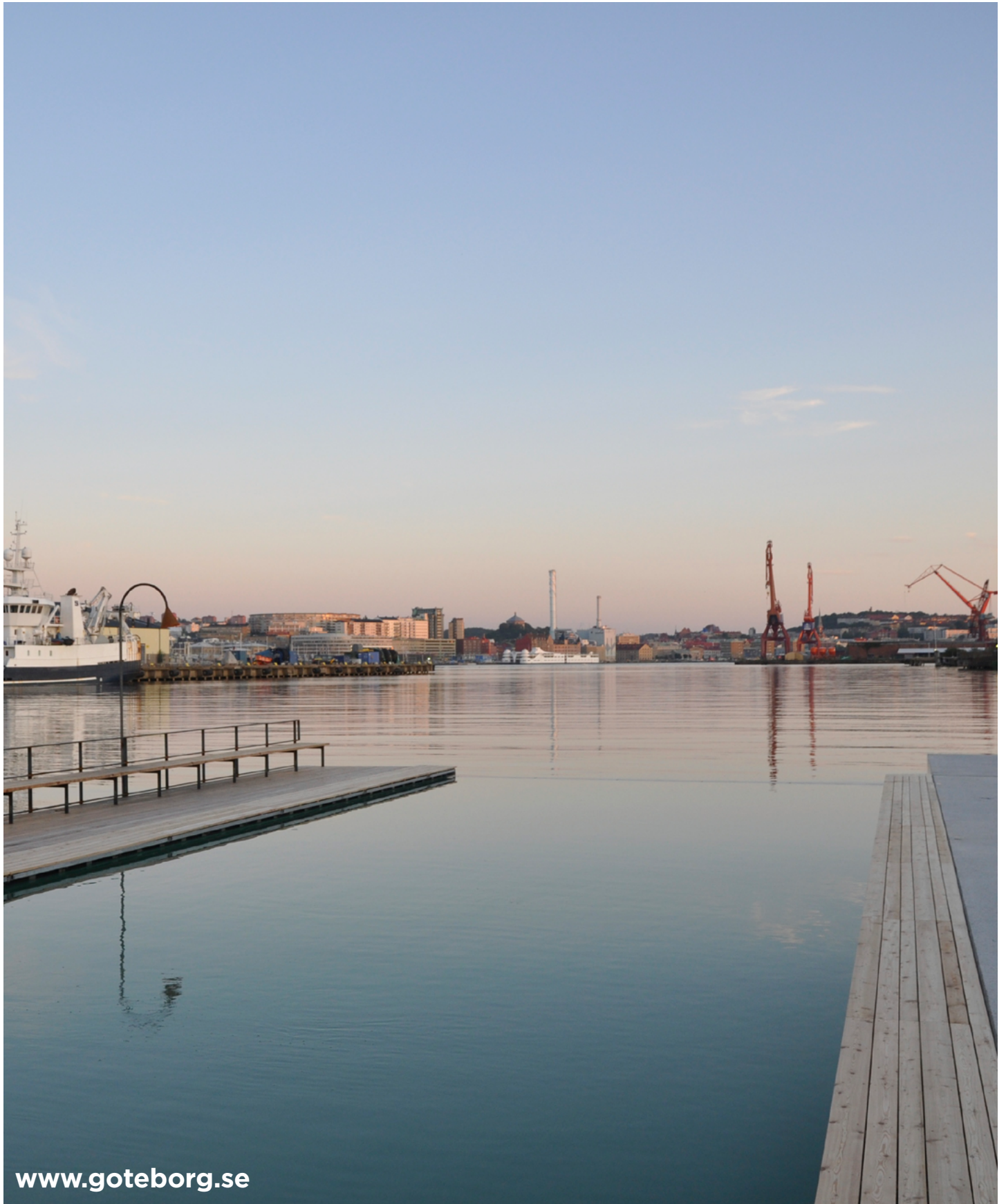
Älvstranden Utveckling AB

Älvstranden Utveckling AB

Älvstranden Utveckling AB



Göteborgs
Stad



www.goteborg.se