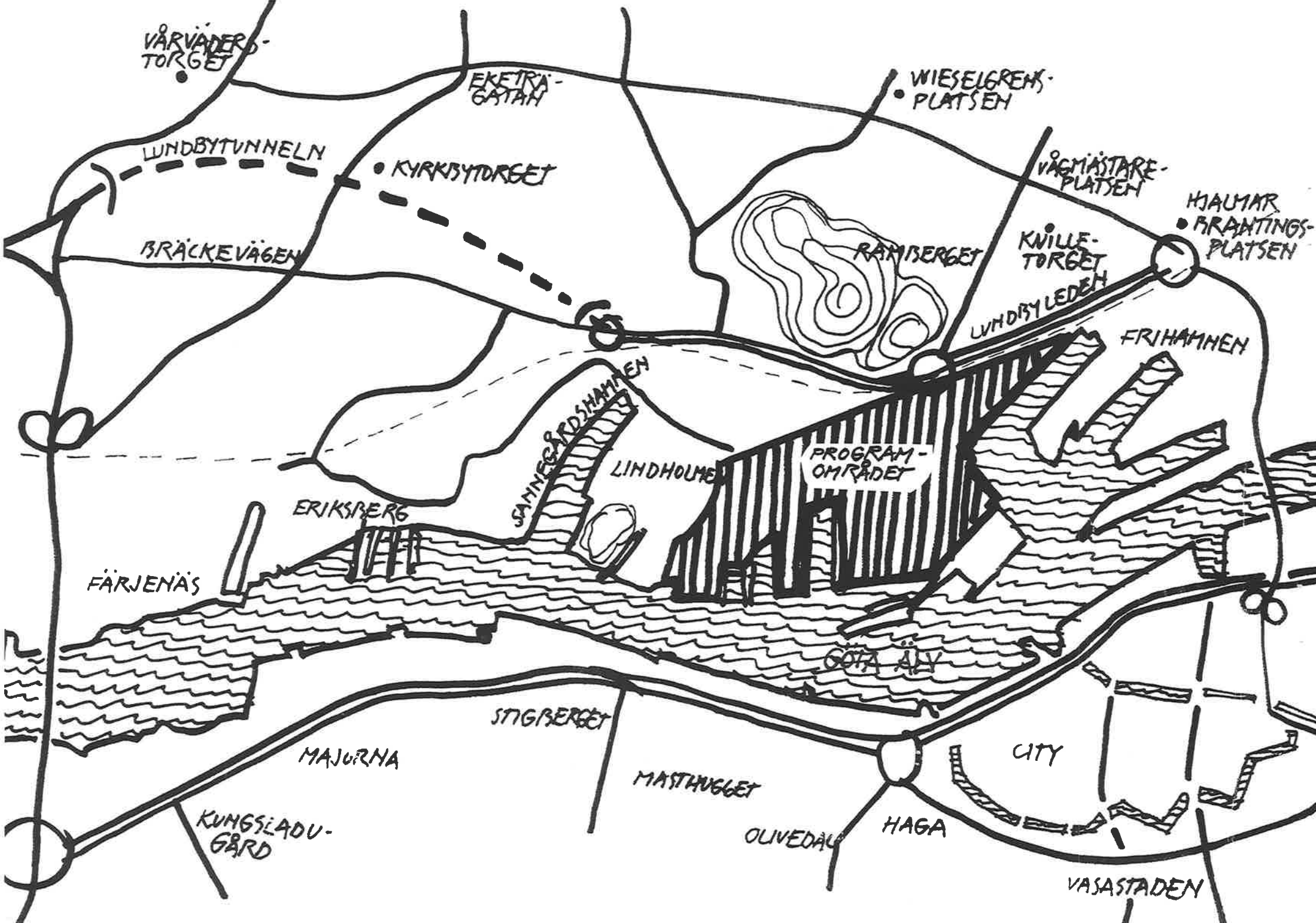


Program
LINDHOLMSHAMNEN
LUNDBYSTRAND

Stadsbyggnadskontoret i Göteborg December 1999

Godkänt av Kommunfullmäktige 2000-04-14



VÄRVÄNERS-TORGET

EKETRA-GATAN

WIESELGREN-PLATSEN

LINDBYTUNNELN

KIRKBYTORGET

VÄGMASTARE-PLATSEN

BRÄCKEVÄGEN

RANISBERGET

KVILLE-TORGET

HJALMAR BRANTINGS-PLATSEN

LINDBYLEDEN

FRIHAMNEN

SÄNNEGÅRDSHAMNEN

LINDHOLMEN

PROGRAM-OMRÅDET

ERIKSBERG

FÄRJENÄS

GÖTA ÄLV

STIGBERGET

MAJURNA

CITY

KUNGLADU-GÅRD

MASTHUGGET

OLIVEDÅL

HAGA

VASASTADEN

LINDHOLMSHAMNEN – LUNDBYSTRAND

Norra Älvstranden Utveckling AB har under 1998 genom markförvärv och markbyten kommit att bli den helt dominerande markägaren på Norra Älvstranden. Bolaget har därmed också påtagit sig ett större ansvar för utvecklingen av hela området.

För att möta behovet av nya detaljplaner för den fortsatta utbyggnaden har stadsbyggnadskontoret genomfört två detaljplaneförberedande programarbeten tillsammans med Norra Älvstranden Utveckling AB och Lindholmen Utveckling AB.

Föreliggande program avser området Lindholmshamnen - Lundbystrand. Här planeras främst för kunskapsintensiva verksamheter men med ett inslag av service och bostäder. Det andra programmet avser området Östra Eriksberg - Västra Sannegårdshamnen. Här blir det främst bostäder men med inslag av verksamheter. Båda programmen följs upp av detaljplaner för att möjliggöra byggstarter under första delen av år 2000.

Kjell-Ove Eskilsson
Stadsbyggnadsdirektör

Foto:

Gösta Rydvall

Gunnar Werner

Stadsbyggnadskontorets arkiv

s 10 flygfoto från 1999

s 11 flygfoto från 1999

Göteborgs stadsmuseums arkiv

s 13 neg nr E.436

INNEHÅLL

6	SAMMANFATTNING
	OMRÅDET
10	HISTORIA
12	BEFINTLIG BEBYGGELSE
14	GÄLLANDE PLANER
16	FÖRSLAGET
	HUVUDSTRUKTUR
18	GENOMFÖRANDE
20	TRAFIK
22	PARKERING
28	TEKNISK FÖRSÖRJNING
30	MILJÖKONSEKVENSER
32	GEOTEKNIK
34	UTFORMNINGSPRINCIPER
35	

SAMMANFATTNING

Norra Älvstranden Utveckling AB har under 1998 genomfört markförvärv och markbyten med Göteborgs kommun och Göteborgs Hamn AB.

Denna omfördelning har gjort det möjligt att nu arbeta mera med helhetslösningar för området Norra Älvstranden.

NORRA ÄLVSTRANDEN UTVECKLING AB

Företaget ägs sedan 1996 av Göteborgs kommun. Verksamheten innebär i korthet att företaget skall leda och driva utvecklingen av Norra Älvstranden. Vilket dock inte innebär att man fortsättningsvis kommer att äga samtliga byggnader och anläggningar som utvecklas.

Planering och utbyggnad av området skall ske i samarbete med befintliga och nya företag och med kommunens planeringsorgan. Företagets roll är att vara en katalysator i denna process.

LINDHOLMEN UTVECKLING AB

Lindholmen Utveckling AB äger idag markområdet och de byggnader som ursprungligen tillhörde Lindholmens varv. Bolaget är helägt av Göteborgs kommun. Under en 20 års period har befintliga byggnader förädlats och kompletterats med nya, i huvudsak för utbildningsändamål. Bolaget står just nu inför en intensiv utbyggnad: en företagspark kommer att byggas inom området. Detaljplan för detta finns. Dessutom planeras nya undervisningslokaler i det inre av hamnen för Chalmers Lindholmen.

CHALMERS LINDHOLMEN TEKNIKPARK AB

Detta nybildade bolag ägs gemensamt av Göteborgs kommun och stif-

telsen Chalmers Tekniska Högskola. Huvuduppgiften är att etablera en teknikpark i Lindholmshamnen för företag med inriktningen IT, kvalitetsteknik, medicinsk teknik etc.

NY UTBYGGNADSSTRATEGI

Genom de nya markförvärven kan en delvis annorlunda strategi väljas för utvecklingen av Norra Älvstranden.

För att knyta samman de öar av bebyggelse som finns idag skall de två centrala delarna av området – Lindholmshamnen och Sannegårdshamnen – bebyggas först. Därefter kommer området längst i väster att tas i bruk.

Frihamnen i öster kommer inte att planläggas för annat ändamål så länge Göteborgs hamn har behov av området.

DEN GODA STADEN

Norra Älvstranden har successivt tagits i bruk under en tioårsperiod. Målsättningen för utbyggnaden har varit – och är – att skapa den goda staden: en fruktbar blandning av arbete, boende, utbildning, handel, forskning, kultur och rekreation. Detta skall vi nu utveckla vidare:

Trafikstrukturen skall bli tydligare – det skall bli lättare att hitta. Kollektivtrafiken skall byggas ut och förbättras.

Den yttre miljön med närheten till vattnet ger stora möjligheter till intressanta mötesplatser. Detta skall vi ta vara på även i fortsättningen.

De äldre, kulturellt intressanta byggnaderna skall bevaras, förädlas och blandas med nya.



KUNSKAPSINTENSIVA FÖRETAG

Etableringen av teknikparken och den blivande företagsparken på Lindholmen, sammantaget med den redan kunskapsintensiva verksamheten där, kommer troligen att locka till sig ytterligare företag med denna inriktning. Hela Lundbystrandsområdet kan komma att utvecklas vidare till någon form av företagspark.

En ambition med programarbetet är just att skapa förutsättningar för sådant samarbete: en livskraftig, kreativ arbetsmiljö, till exempel i form av ett sk IT-cluster.

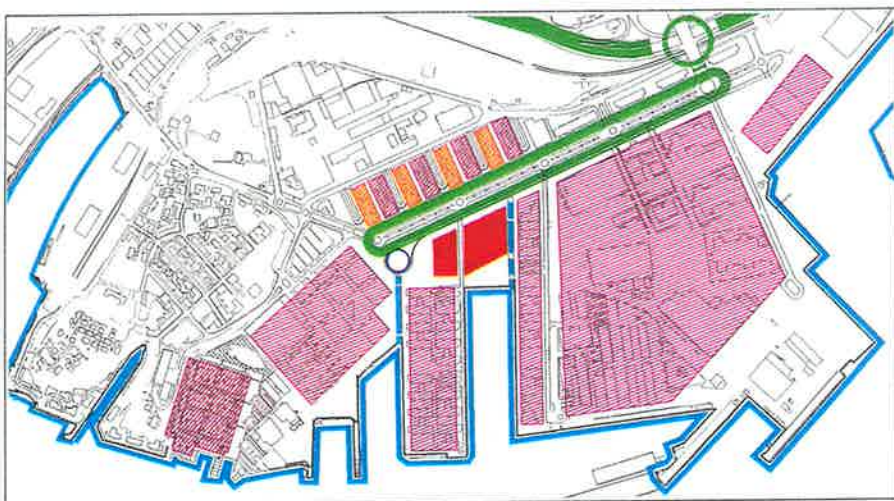
Norra Älvstranden skall förknippas med kunskap, kvalitet, engagemang och god miljö. Såväl i fråga om de verksamheter som skall bedrivas och den utbyggnad som nu skall starta, som i det förvaltande som detta så småningom leder fram till. Som ett första steg har Eriksberg antagit en miljöpolicy. Denna skall tillsammans med detta program ligga till grund för hela stadsförnyelseprocessen.

MILJÖPOLICY

För Norra Älvstranden Utveckling AB gäller att förändringen av Norra Älvstranden skall ske med minsta möjliga påverkan på miljön vad avser utnyttjande av naturens resurser exempelvis vid val av material och energislag samt förbrukning.

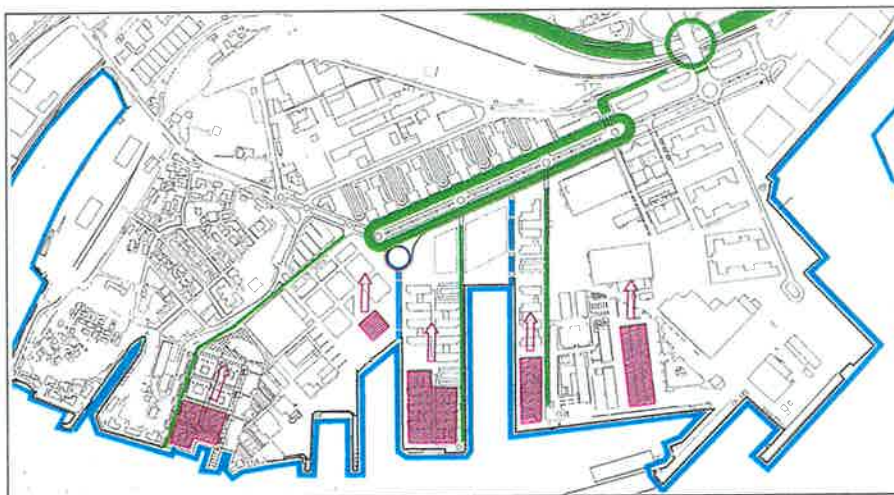
Målsättningen är att all verksamhet i området skall bidra till en varaktig och hållbar utveckling som även tillfredställer de behov som finns idag.

Utbyggnad och förvaltning skall ske enligt kretsloppsprincipen dvs vad som utvinns ur naturen skall på ett uthålligt sätt kunna användas, återanvändas, återvinnas eller slutligt omhändertas med minsta möjliga resursförbrukning och utan att naturen kommer till skada.



HUVUDSTRUKTUR

Entrégatan från det nya motet, Lindholmsmotet, har utformats som en allé – en bred gata som innehåller biltrafik, kollektivtrafik, gång- och cykelstråk. Detta stråk blir hela området pulsåder och ryggrad. Från detta tydliga huvudstråk leder raka gator ner mot vattnet. Utmed dessa gator byggs de nya verksamhetskvarteren upp. I Lindholmshamnens inre del reserveras ett område för centrumfunktioner och norr därom får verksamhetskvarteren ett inslag av bostäder.



GENOMFÖRANDE

I ett inledningskede läggs huvudstrukturen fast. Lindholmsallén etableras och gatusystemet och den tekniska servicen kompletteras. De första byggnaderna uppförs vid vattnet. Området växer sedan inåt – eller påbörjas i något kvarter i direkt anslutning till Lindholmsallén.

INNEHÅLL

Ytberäkningen är gjord med utgångspunkt från planskissen. Siffrorna är ungefärliga. Antalet sysselsatta baseras på antagandet 30 m² kontorsyta/person.



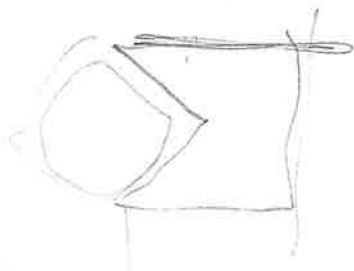
Programområde Västra Sannegårdshamnen:

Boende

70 000 m² BTA
690 lägenheter/radhus
1 810 boende

Verksamheter

48 500 m² BTA
1 330 arbetsplatser



Programområde Lindholmshamnen-Lundbystrand :

Boende

30 000 m² BTA
3-400 lägenheter
600 boende

Verksamheter

671 400 m² BTA
17 300 arbetsplatser
11 500 elever

OMRÅDET IDAG



De gamla varvsbyggnaderna och det mäktiga Ramberget ger karaktär åt det i övrigt platta området.

ETT FLACKT LANDSKAP

Programområdet har ett öppet, ljusst söderläge. Det omfattar två vidsträckta utfyllda vassområden i älvkanten vid foten av Ramberget. Här har bedrivits intensiv varvsverksamhet sedan mitten av 1800-talet. Hundra år senare kompletterad med styckegodshantering. Den tunga hanteringen har omgestaltat landskapet genom successiva utfyllnader, nya hamnar och varvsbyggnader men fortfarande dominerar Rambergets markanta siluett över de låglänta omgivningarna. Västerut begränsas området av Skatberget och Slottsberget med kulturhistorisk bebyggelse av riksintresse. Österut utgörs gränsen av Frihamnen - ännu med livlig hamnverksamhet.

Vid Lundbystrand är Göta Älv som bredast och älven ändrar här också riktning mot ett mer västligt flöde på sin väg mot havet. Detta ger denna del av Norra Älvstranden ett väl synligt läge.

Hela området är idag avskuret från övriga Hisingen av den hårt trafikerade Lundbyleden och Hamnbanan för järnvägsleveranser till de yttre hamnområdena.

NYA VERKSAMHETER

Området består av tre huvuddelar: Kunskapscentrum Lindholmen (f d Lindholmens varv), Lindholmshamnen och Lundbystrand (f d Göta-verken):

Kunskapscentrum Lindholmen är en livlig del av området med sina 9 000 studerande och ca 1000 anställda. Här ligger sex gymnasieskolor samt ett stort antal företag och institutioner med ut-

bildning som huvudsaklig verksamhet. Förutom den mat som lagas och serveras på Ester Mosessons gymnasium finns flera restauranger och caféer på området.

Chalmers Lindholmen bedriver högskoleutbildning och denna verksamhet kommer att expandera. Ytterligare nybyggnader är under projektering.

En stor del av de gamla vassområdena som nu utgör **Lindholmshamnen** är hårdgjord yta - asfaltplaner och gjutna kajer för upplag av gods och för dagligt arbete med lastning och lossning av båtar. Kajen sektioneras upp av tre breda hamnbassänger som idag ligger öde. Här

saknas naturlig vegetation och den enda bebyggelsen är silon och kajskjulet ute på piren.

Karaktäristiskt för **Lundbystrand** är den glesa men storskaliga industribebyggelsen i tegel. Här dominerar fortfarande dockorna med sina kranar. Lundbystrands fastigheter har under en tioårsperiod byggts om för att erbjuda ändamålsenliga lokaler för småföretag, föreningar och andra intresserade. Även traditionell industriverksamhet förekommer - framförallt i de östliga delarna - där Cityvarvets reparationsenhet är ett livfullt inslag.

I området finns idag 160 företag med totalt 2700 anställda.



Programområdet består av det kunskapsintensiva Lindholmen i väster, Lindholmshamnen med stora asfaltytor i mitten och Lundbystrand med sin mångfald av företag i öster.

OMRÅDET

HISTORIA

Under stenåldern ligger stora delar av de nuvarande hamnområdena på Norra Älvstranden under vatten. Fortfarande 500 f Kr, i järnålderns början, är Kvilleån - Kvillen - bred och segelbar. Berg och dalar täcks av tät ekskog, men jordbruket med sina fasta gårdsbildningar börjar ta för sig av landet.

Ytterligare några hundra år senare är Göta Älv gränsflod mellan Norge och Danmark. Först på 1200-talet får Sverige kontakt med västerhavet längs denna vattenåder. Något som är mycket väsentligt för handeln. Älvdalen behöver därför försvaras. Nu uppförs Lindholmens slott på det strategiskt belägna Slottsberget. Berget är sedan under många hundra år en betydelsfull plats från försvarssynpunkt. Här byggs på 1500-talet flottans fartyg på ett skeppsvarv mellan Slottsberget och

Skatberget. Den tillgängliga jordbruksmarken i området ägs vid denna tid av Lundby by.

År 1603 börjar Karl IX:s Göteborg att anläggas på Hisingssidan, mitt emot gamla Älvsborgs fästning. Tillsammans skulle de effektivt kunna bevaka trafiken på älven. Staden skulle också vara utskepningshamn för trä och järn. Redan 1611 brändes staden ner av danskarna och idag återstår endast en kyrkoruin.

När det nuvarande Göteborg anläggs påverkar detta även utvecklingen på den norra älvstranden. Jordbruket blomstrar. Den betydande gården Sannegården blir säte för Göteborgs biskop 1734. Samtidigt utvecklas industrin längs älvstranden. Här finns sillsalterier, trankokerier, varvsverksamhet m m.

På en rundvandring här för sådär hundrafemtio år sedan skulle vi även stöta på ett kimröksbruk, en kakelugnsfabrik och en ättiksfabrik. Och området börjar nu på allvar utnyttjas som hamn för stora fartyg. Fortfarande är ön ändå mycket lantlig och opåverkad av stadens expansion. Stora delar av stränderna är vassar och mindre bryggor men här finns färjeförbindelser med Göteborg. Det är framförallt från dessa knutpunkter som Hisingen byggs ut.

Den verkliga bygggruschen börjar kring 1843 då en plan för muddring och hamnanläggningar upprättas. De båda älvstränderna knyts samman permanent år 1874 då en ny bro tas i bruk - Hisingbron som för övrigt byggdes på Eriksberg. Bron fungerar i nästan 100 år, den rivs år 1968.

Verksamheten på den norra älvstranden expanderar nu kraftigt, stränder fylls ut och jordbruksmark annekteras. Så sent som 1964

GÖTEBORGS OMGIFNING

Jämför plan över Stadsen med ärens nya hamnbyggnad



Så sent som för 150 år sedan är Hisingen till stora delar en lantbruksbygd.



På 1890-talet såg det tämligen idylliskt ut vid den mekaniska verkstaden (Götaverken) för den som från Otterhällan betraktade området ute vid Lundbyvass.

diskuterar man att spränga bort hela Slottsberget för att få mer yta för Lindholmens varv.

DE TRE VARVEN

Närmast staden etablerar sig **Götaverken** redan 1867. Då kallat Keillers mekaniska verkstad. De ursprungliga byggnaderna brinner ner på 1890-talet och ersätts successivt av de magnifika verkstadskatedraller som står där än idag. I närmare 75 år är Götaverken det ledande varvet och när företaget står på sin höjdpunkt på 60-talet sysselsätter man 5 900 personer. Därefter flyttar varvet successivt sin verksamhet till Arendal och idag återstår endast Götaverken Cityvarvets reparationsenhet.

Lindholmens varv anläggs redan 1845 och 30 år senare byggs

torrdockan i den trånga dalen mellan Slottsberget och Skatberget. Varvsarbetarnas bostäder som ligger kvar uppe på bergen är än idag levande och mycket intressanta miljöer. Varvet läggs ner på 1970-talet liksom de övriga storvarven på Norra Älvstranden.

Eriksberg startar på 1850-talet som en liten mekanisk verkstad väster om Sörhallsberget. Man utvidgar sin verksamhet både vad gäller yta och produkter. Från 1880 är man specialister på skärgårdsbåtar. 40 år senare har man en kapacitet i sina flytdockor som klassas som Nordens största. Torrdocka och bockkran tas i bruk 1959. Så sent som på 1970-talet – strax innan varvskrisen var ett faktum – har man planer på en omfattande expansion...

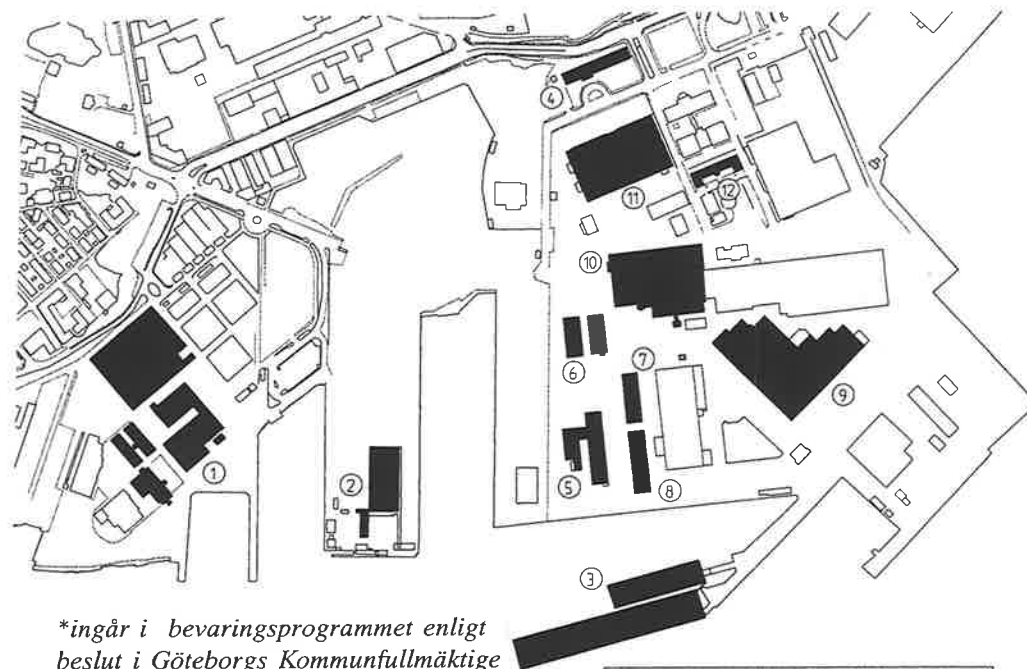
OMRÅDET BEFINTLIG BEBYGGELSE

Huvuddelen av av de befintliga byggnaderna i programområdet utgörs av kraftfulla industribyggnader i mörkt tegel och med stora volymer. De har tillkommit under skilda perioder i varvens historia.

Flera av byggnaderna har idag fått ett nytt innehåll och kommer att bevaras och integreras i den framtida bebyggelsen.

På Lindholmen bildar byggnaderna en diagonal riktning från stranden mot nordost. Företagsparken kommer att bryta denna riktning och följa de gamla stapelbäddarna.

Placeringen av byggnaderna på Lundbystrand har styrts av olika kajer och järnvägsspår. Här saknas en enhetlig riktning.

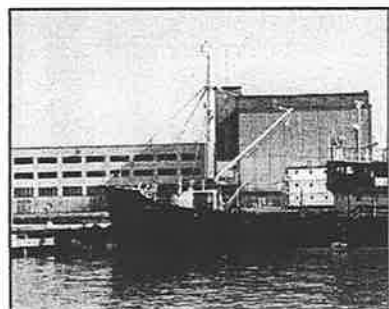


**ingår i bevaringsprogrammet enligt beslut i Göteborgs Kommunfullmäktige 90 03 01*



1. Lindholmen

Den större byggnaden är en verkstadshall från 1946. Även några mindre kontorsbyggnader från 50-talet finns bevarade. Samtliga hyser idag moderna utbildnings- och administrationslokaler.



2. Silon och kajskjul 178*

Byggnaderna tillkom under åren 1939-40. På platsen har det tidigare funnits en snickerifabrik.

3. Dockorna

Här repareras fortfarande fartyg av varierande tonnage. Detta är en av de sista varvsverksamheter som finns kvar mellan broarna.



4. Kontoret*

F d huvudkontoret på Götaverken vänder sin gula tegelfasad mot verksamheten vid älven. Från 1949. Huset rustas nu upp och fasaderna kommer att vara klara under våren 1999.





5. Träverkstaden*

Snickeriverkstad med såghus från 1930-talet. Upprustat i början av 1990-talet och används nu av småföretagare. Huset innehåller också en restaurang.



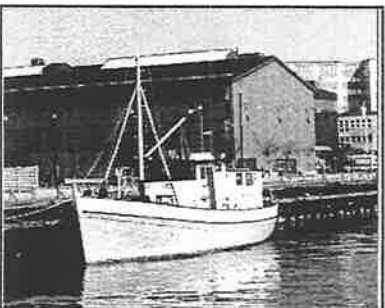
6. Experimentverkstaden/141:an* och Smedjan*

1940-talsbyggnader som tillsammans med omkringliggande verkstader utgör en komprimerad och arkitekturhistoriskt intressant industrimiljö från mitten av 1900-talet. Även dessa hus är nyligen upprustade för i huvudsak kontorsändamål.



7. A-förrådet*

En bastant förrådsbyggnad från tidigt 1940-tal. I bottenvåningen huserar ett större företag i övrigt små kontor.



8. Rörverkstaden*

Rörläggeriverkstad från 30-talet, tillbyggd mot sydost 1944. Nyinvigdes efter renovering 1998 och härbärgerar nu bl a ett företag som ägnar sig åt teknisk dokumentation i stor skala.

9. Plåtverkstaden*

Huset uppfördes 1949-50. Den vidsträckta fasaden mot älven har blivit något av ett signum för Cityvarvet. Idag inryms här träningsplaner för olika bollsporter, en handbollsarena m m.



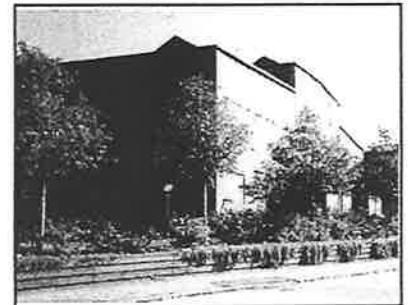
10. M1:an*

Områdets äldsta hus! Eller snarare tre hus i ett. En mycket särpräglad verkstadsbyggnad. Den äldsta delen är från 1907. Huset byggdes till på 1940-talet. Högdelen kommer nu att iordningställas för kontorsändamål.



11. M2:an*

Den nyare av de stora maskinverkstäderna. Kommer sannolikt att få en framtida användning som parkeringshus.



12. Gotia*

Ursprungligen ett ungarshotell för varvets anställda. Byggd redan 1920 med en för dåtiden mycket påkostad exteriör. Idag kontor och restaurang.



OMRÅDET

GÄLLANDE PLANER

ÖVERSIKTSPLANEN

Översiktsplanen för Norra Älvstranden antogs av kommunfullmäktige den 1 mars 1990. Detta program innebär vissa revideringar av översiktsplanen.

PROGRAM

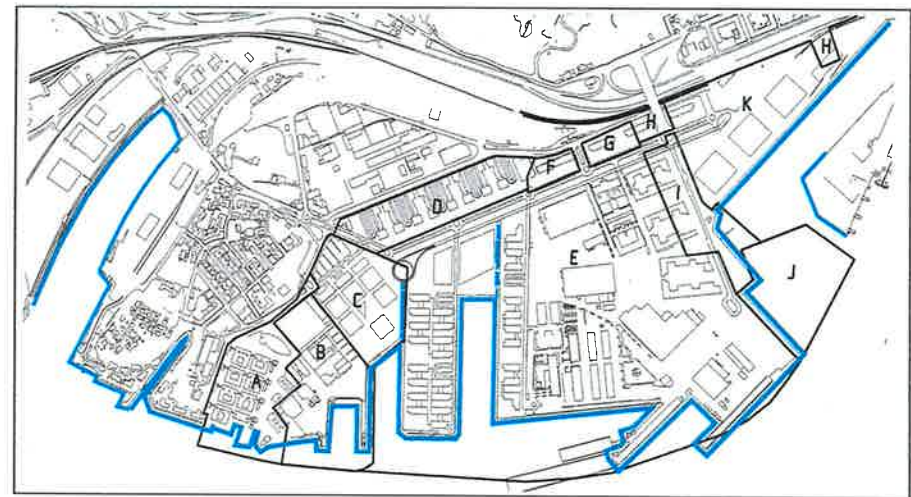
Kvalitetsprogram för Sannegården/Eriksberg godkändes av byggnadsnämnden den 12 juni 1990.

Program för Kunskapscentrum Lindholmen godkändes av byggnadsnämnden den 2 april 1991.

DETALJPLANER

Programområdet innehåller ett stort antal planer - framförallt industriplaner - antagna vid olika tidpunkter. De äldre planerna kommer successivt att ersättas med nya detaljplaner.:

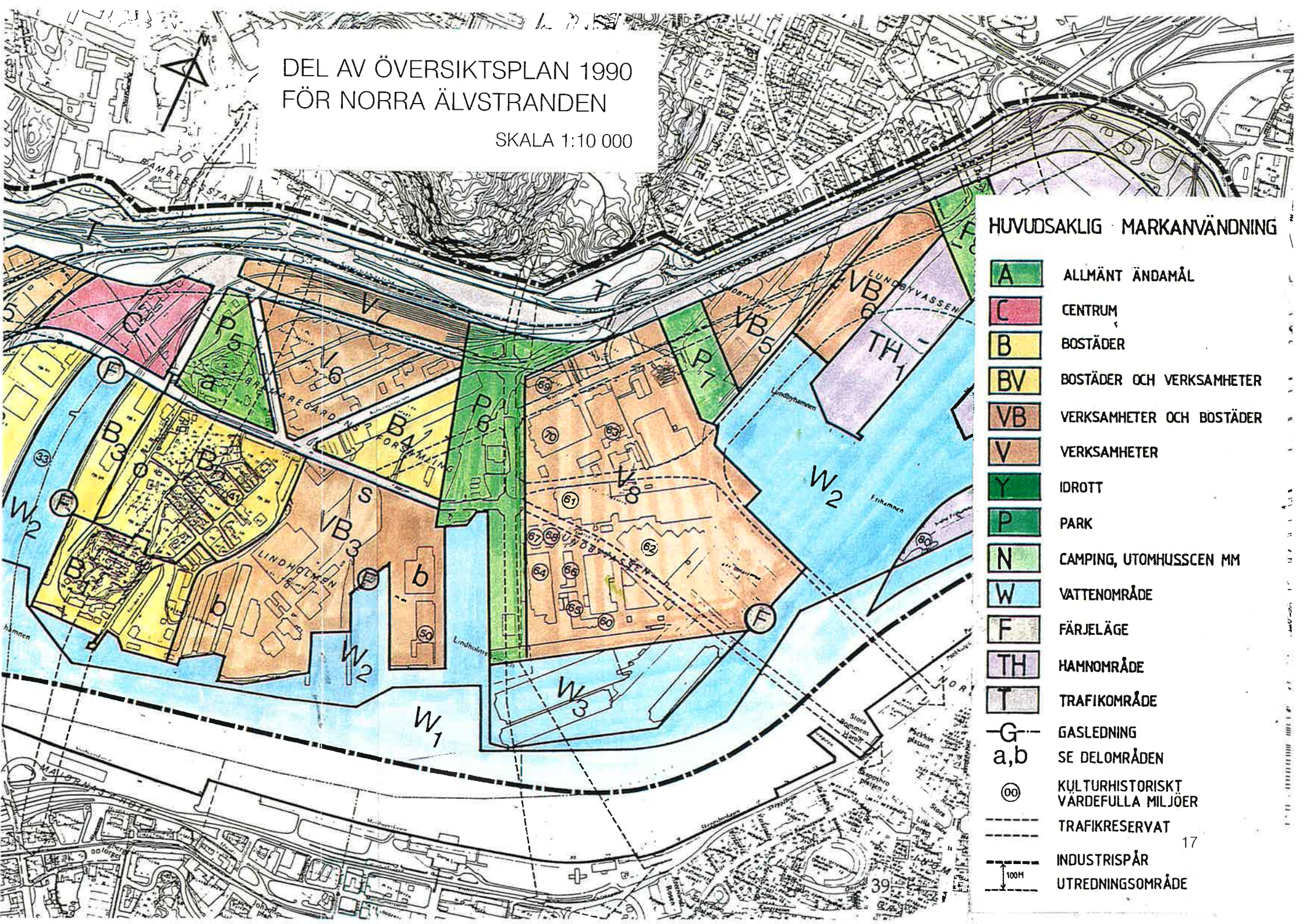
- A. Detaljplan för företagspark, laga kraft 98 02 05.
- B. Plan för Lindholmen, fastställd 47 02 14.
- C. Detaljplan för Kunskapscentrum, laga kraft 98 02 05.
- D. Plan för industri- och hamnändamål, laga kraft 46 09 05.
- E. Plan för hamnområdet, fastställd 43 02 12.
- F. Plan för industriändamål, laga kraft 50 02 06.
- G. Ursprunglig plan, fastställd 40 03 01.
- H. Ingår i plan för Kvillestaden m m från 1934.
- I. Plan för industriändamål, fastställd 50 06 02.
- J. Plan för industri- och hamnändamål, laga kraft 44 03 10.
- K. Ej planlagt område.



Ungefärliga plangränser inom programområdet.

DEL AV ÖVERSIKTSPLAN 1990
FÖR NORRA ÄLVSTRANDEN

SKALA 1:10 000



HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

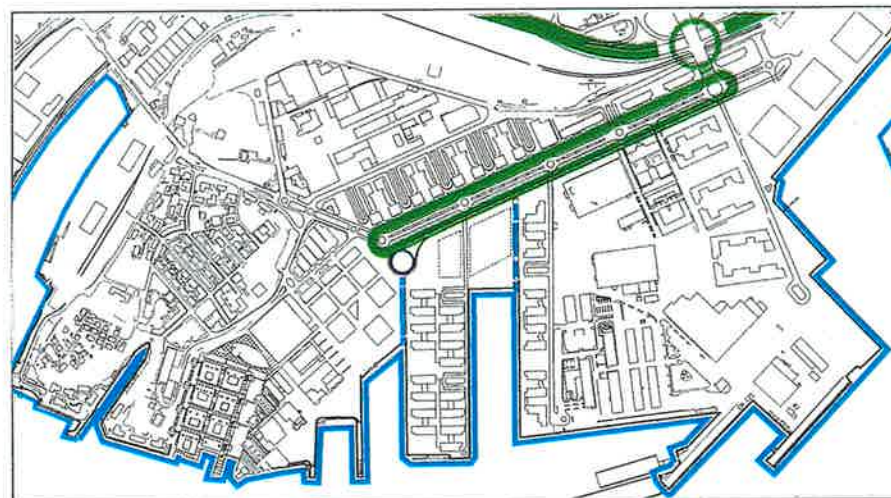
- | | |
|--------------|--|
| A | ALLMÄNT ÄNDAMÅL |
| C | CENTRUM |
| B | BOSTÄDER |
| BV | BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER |
| VB | VERKSAMHETER OCH BOSTÄDER |
| V | VERKSAMHETER |
| Y | IDROTT |
| P | PARK |
| N | CAMPING, UTMHUSSCEN MM |
| W | VATTENOMRÅDE |
| F | FÄRJELÄGE |
| TH | HAMNOMRÅDE |
| T | TRAFIKOMRÅDE |
| G | GASLEDNING |
| a, b | SE DELOMRÅDEN |
| ⊙ | KULTURHISTORISKT
VÄRDEFULLA MILJÖER |
| - - - | TRAFIKRESERVAT |
| - - - | INDUSTRISPÅR |
| - - - | UTREDNINGSMRÅDE |

FÖRSLAGET

HUVUDSTRUKTUR OCH INNEHÅLL

STRUKTUR

En viktig målsättning för programarbetet har varit att skapa en tydlig struktur i området. Det skall vara lätt att orientera sig och därmed lätt att hitta. Älven är viktig för orienteringen. När man kommer med färjan är vägvalet ofta lätt. Svårare är det från "landsidan". Därför har entrégatan från det nya Lindholmsmotet vid Ättestupan utformats som en allé: en bred gata som innehåller biltrafik, kollektivtrafik, gång- och cykelstråk men också små trivsamma platser att vistas på. Detta stråk – Lindholmsallén – blir hela områdets pulsåder och ryggrad. En händelserik stadsgata med karaktär av parkstråk.



VERKSAMHETER

Från detta tydliga huvudstråk utgår raka gator ner mot vattnet. Utmed dessa gator byggs de nya verksamhetskvarteren inom Kunskapscentrum, på Lindholmspiren och på Lundbystrands kaj. Bebyggelsen växer från vattnet och in mot Lindholmsallén. Eller längs allén, för dem som önskar ett mer centralt etableringsläge.

Inom de inre delarna av Lundbystrand förädlas bebyggelsen och befintlig gatustruktur förenklas. Även här innehåller kvarteren enbart verksamheter och service.



CENTRUM

I Lindholmshamnens inre del, mellan hamnbassängen och allén reserveras ett område för centrumfunktioner och företagsgemensamma funktioner och service. Hit kan också ett eventuellt hotell och gästlägenheter förläggas, liksom restauranger och kulturaktiviteter, utställningar m m. Dessa centrumkvarter är tänkta att formas med stor frihet efter hand som behoven uppstår.

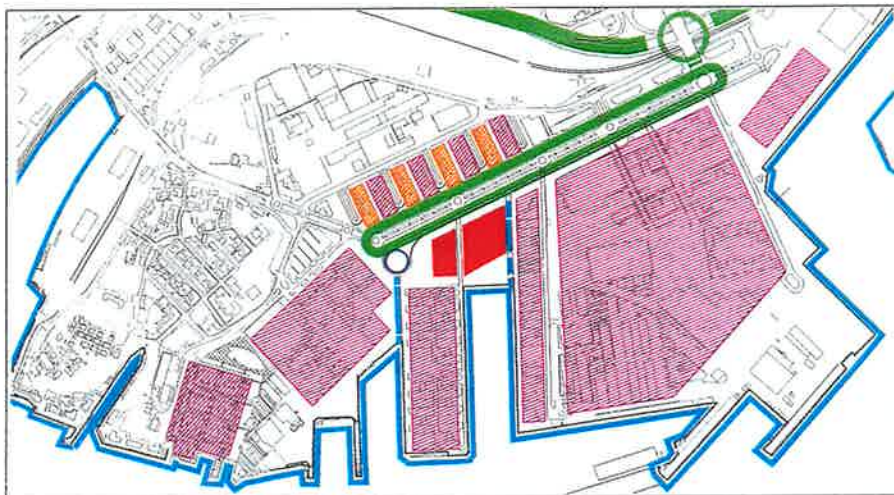
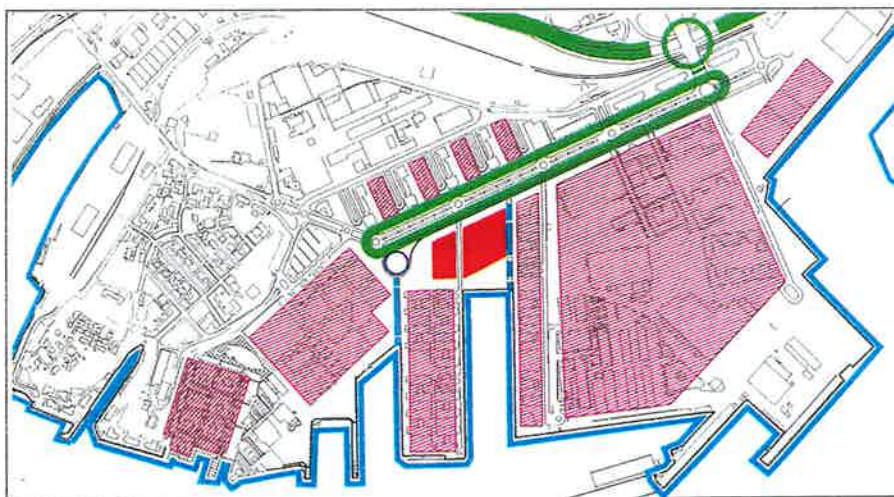
BOSTÄDER

Norr om Lindholmsallén, mitt emot centrumkvarteren, får verksamhetskvarteren ett inslag av bostäder. Dessa lägenheter skall främst vara till för "stadsmänniskor": gästforskare, studenter, anställda i området...

Dessa bostäder förstärker sambandet mellan Lindholmen och Brämregården - men främst bidrar bostadsinslaget till att hela området blir trivsammare och säkrare. Och att serviceunderlaget förstärks.

PARKER

Översiktsplanens stora sammanhängande parkyta ersätts i förslaget av en serie intima torg och små, gröna rekreationsytor. Lindholmsallén blir ett grönstråk kantat av caféer och andra träffpunkter. Hamnbassängernas vattenytor blir också en rekreativ tillgång med bryggor, båtar och solvrår.



FÖRSLAGET GENOMFÖRANDE

GENOMFÖRANDE

Norra Älvstranden Utveckling AB och Lindholmen Utveckling AB skall svara för utvecklingen inom programområdet. För genomförandet kommer avtal att upprättas mellan kommunen genom fastighetsnämnden och respektive bolag. Dessa avtal skall godkännas av kommunfullmäktige samtidigt med godkännande av detta program.

Bolagen svarar för byggande av s k allmänna anläggningar inom området. Dessa anläggningar övergår, när de är färdiga, till kommunen som då svarar för drift och underhåll.

Kajstråk och vissa ytor kommer att utgöra kvartersmark och inrättas som gemensamhetsanläggningar där fastighetsägarna och kommu-

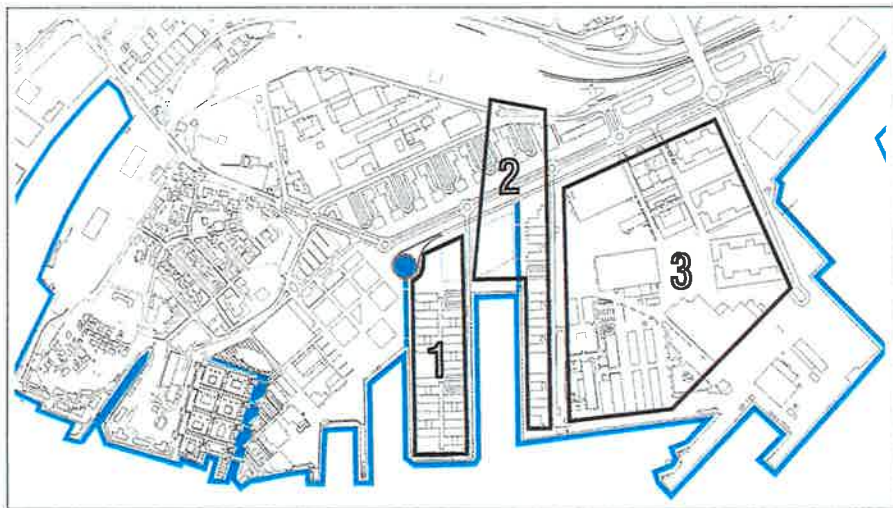
nen ingår. Kommunen skall ha en minoritetsandel som säkrar allmänhetens tillträde.

GÖTAVERKEN CITYVARVET

För varvet föreslår programmet inga förändringar.

POLSTJÄRNANS INDUSTRIOMRÅDE

Polstjärnegatans industriområde ingår inte i programområdet. Det är emellertid rimligt att tänka sig att området på sikt förädlas när grannområdet får den skisserade utvecklingen.



Avvikelser från översiktsplanen

1. Lindholmspiren renodlas för verksamheter (de tänkta bostäderna i den antagna översiktsplanen från 1990 flyttas norr om allén). På den södra delen av piren planerar Norra Älvstranden Utveckling AB ett kontor för Ericsson Mobile Data Design AB. Nybebyggelsen innebär att silon och hamnskjul 178 rivs.
2. Park- och trafikreservat för broförbindelse tas bort. Parken ersätts av Lindholmsallén kompletterad med gröna torg och vistelseytor.
3. Inaktuella trafikreservat tas bort.

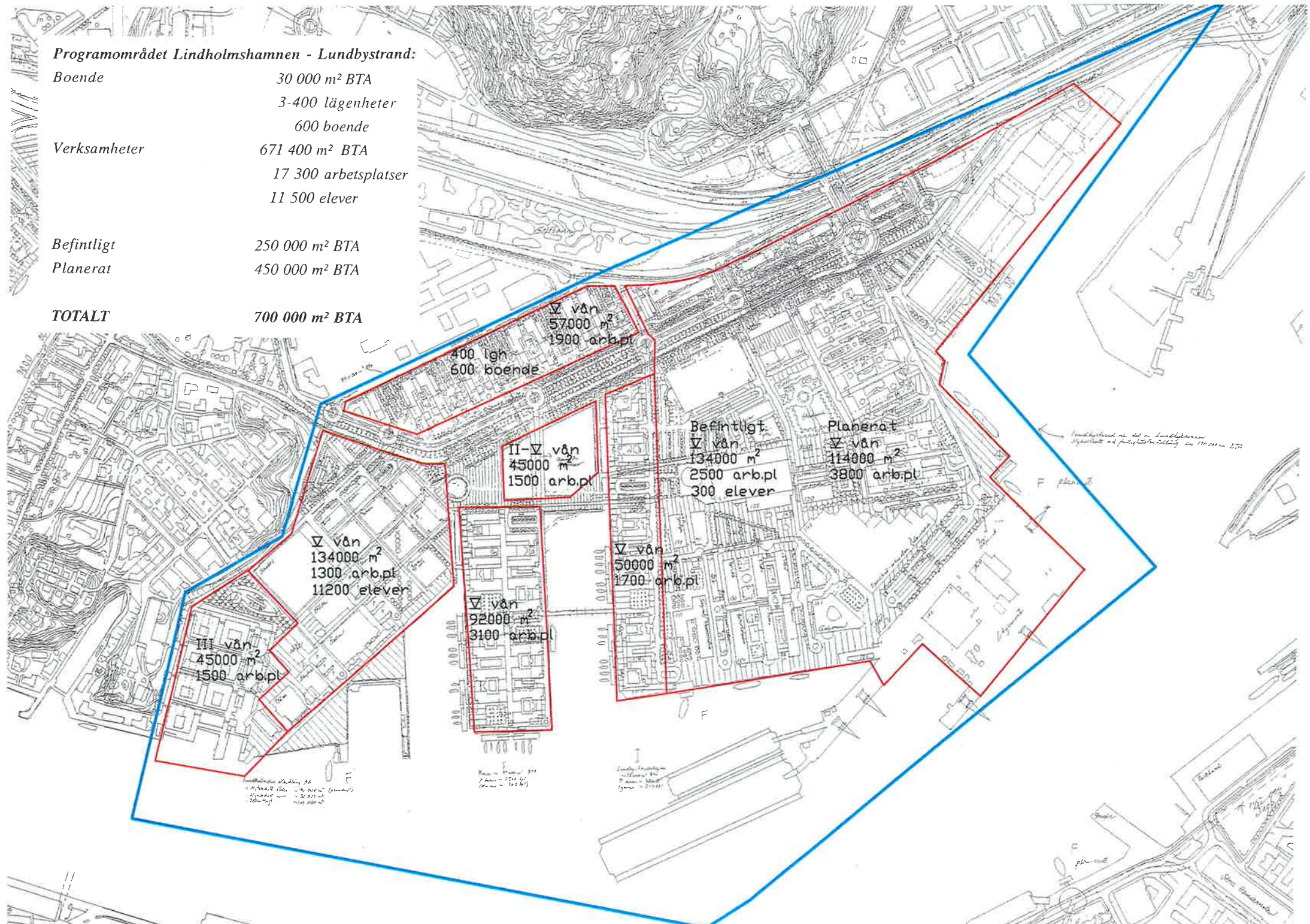
Programområdet Lindholmshamnen - Lundbystrand:

Boende 30 000 m² BTA
3-400 lägenheter
600 boende

Verksamheter 671 400 m² BTA
17 300 arbetsplatser
11 500 elever

Befintligt 250 000 m² BTA
Planerat 450 000 m² BTA

TOTALT 700 000 m² BTA



FÖRSLAGET TRAFIK

Full utbyggnad av programområdena Sannegården/Lindholmen/Lundbystrand kommer att generera närmare 140 000 personförflyttningar per dygn. Uppgiften gäller samtliga förflyttningar oavsett om de sker med bil, kollektiva färdmedel, på cykel eller till fots. Eftersom resandeunderlaget finns bland såväl boende som anställda och studerande i området blir resandet relativt stabilt över dygnet vilket ger goda förutsättningar för en kraftfull satsning på kollektivtrafiken.



Utvecklad färjetrafik gör att älven blir ett förenande element i staden.

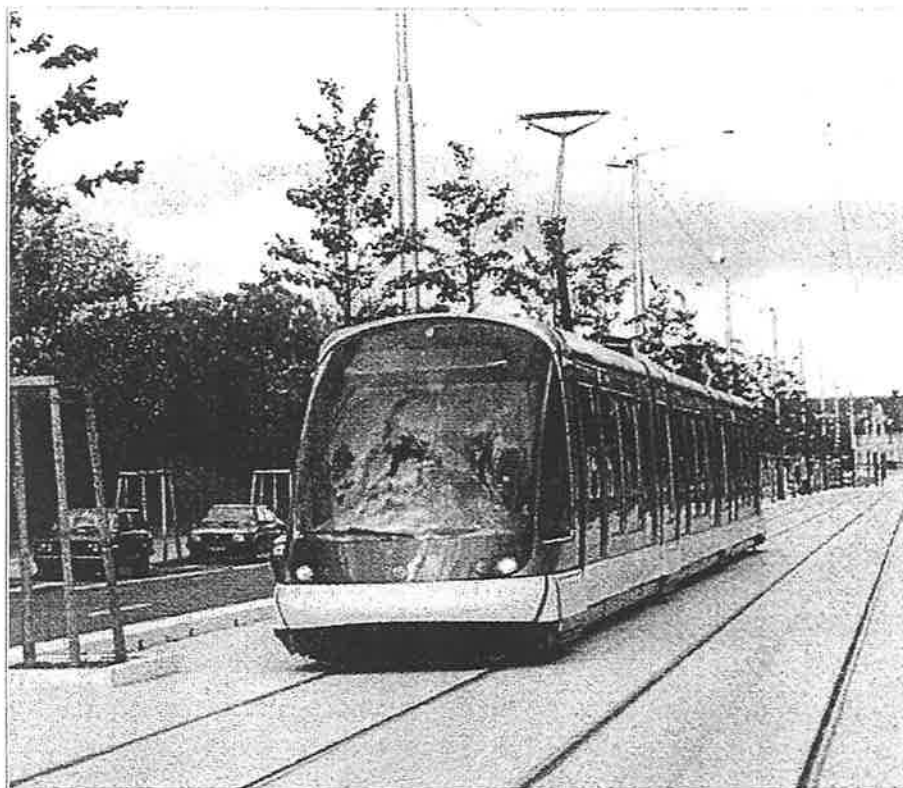
Visionen rymmer också en utvecklad färjetrafiksom gör älven till ett förenande element snarare än en skiljande barriär. Tillgängligheten för gående och cyklister blir god.

Norra Älvstrandens centrala läge är gynnsamt för områdets behov av förflyttningar och leveranser av olika slag. Behovet att använda den egna bilen kan minimeras om områdets läge i staden nyttjas fullt ut och om området ges ett varierat innehåll som minskar behovet av längre förflyttningar.

FRAMTIDSILD

Utöver den allmänna framkomligheten på vägnätet bestämmer utbudet av parkeringsplatser områdets biltillgänglighet. Om kollektivtrafiken skall lyckas attrahera resenärer utöver genomsnittet för staden måste satsningen vara övertygande. Om tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter skall kunna jämföras med den för city och centrala staden måste satsningen på frekvent färjetrafik genomföras.

Om inget extra görs för att underlätta förflyttningar utan bil kommer fördelningen på olika färdmedel att bli densamma som genomsnittet för staden, vilket innebär att ca 20% av förflyttningarna utförs med kollektiva färdmedel och ca 60% utförs med bil. Resterande ca 20% av förflyttningarna utförs som fotgängare eller cyklist. Om däremot områdets centrala läge nyttjas till fullo och en konsekvent satsning görs på trafiksystemet så att området ges en lägesstatus liknande centrala staden kan istället andelen kollektivresor ökas till ca 40% och andelen bilresenärer begränsas till ca 30%. Om översiktsplanens vision om den bärkraftiga staden skall bli verklighet är det nödvändigt att den

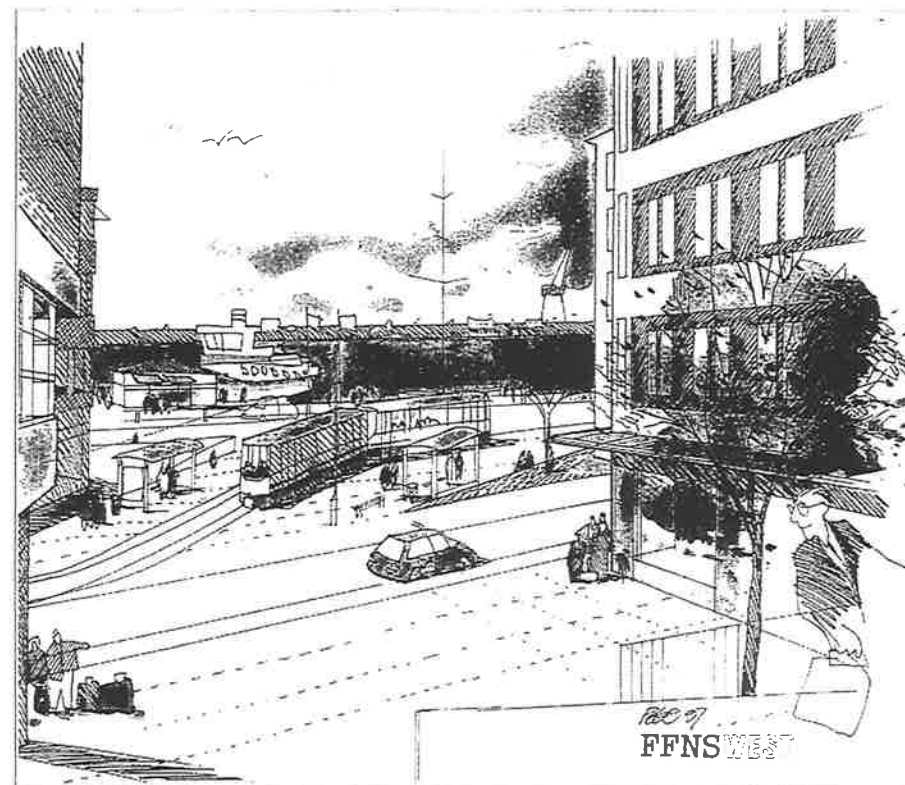


Moderna, tysta spårvagnar - framtidens transportmedel på älvstranden. Här Le Tram i Strasbourg.

senare framtidsbilden förverkligas. Inget annat område i staden som står i tur för större exploatering har bättre förutsättningar.

BILTRAFIK

Efter det att Lundbytunneln färdigställdes är nya Eriksbergsmotet vid den östra tunnelmynningen och Lindholm motet vid Ättestupan de självklara "portarna" till Norra Älvstranden. Dessa båda trafikplatser kommer att utnyttjas av ca 80% av biltrafikanterna ut och in i området.

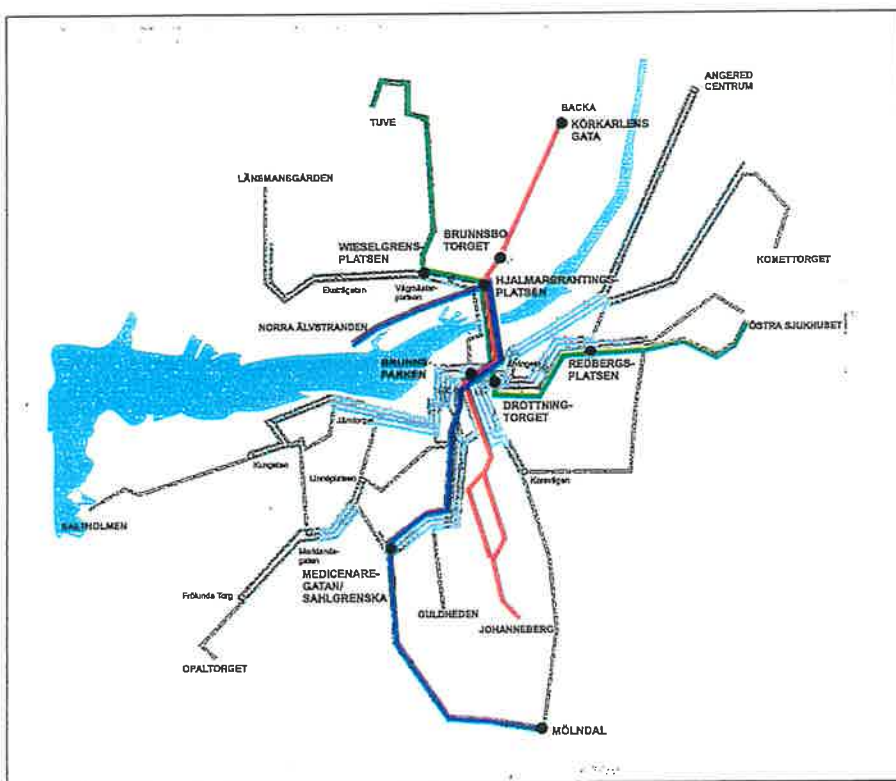


Den planerade nya spårvagnshållplatsen på Skeppsbron underlättar övergången från spårvagn till färja. Illustration av PG Hillinge.

Som komplement finns Frihamnsmotet vid Göta älvbron i öster och Ivarsbergsmotet vid Älvsborgsbron i väster. Övriga vägförbindelser mellan Norra Älvstranden och kringliggande stadsdelar är Säterigatan och Nordviksgatan samt en möjlighet att i framtiden också bygga en förbindelse mellan älvstranden och Inlandsgatan. Mellan dessa entréer byggs en genomgående huvudgata för matning av området. Gatan förläggs i områdets bakkant och i huvudsak utefter Hamnbanan (järnvägen). Därmed nyttjas skyddsområdet utmed Hamnbanan som väg-

område. Samtidigt undviks onödig trafik i mer störningskänsliga delar av området.

Exploateringen av Norra Älvstranden innebär ökad trafik på Lundbyleden/Norgevägen. Detta gäller oavsett ambitionen om hög andel kollektivt resande. Avgörande för att den ökade trafiken skall kunna tas om hand är att Lundbyleden/Norgevägen byggs ut så som Vägverket föreslår i en förstudie samt att Tingstadsmotet avlastas genom att en ny bro byggs över älven. Dessutom måste en ny förbindelse byggas mellan E 20 (Alingsåsleden) och Rv 45 (Trollhätteleden) -



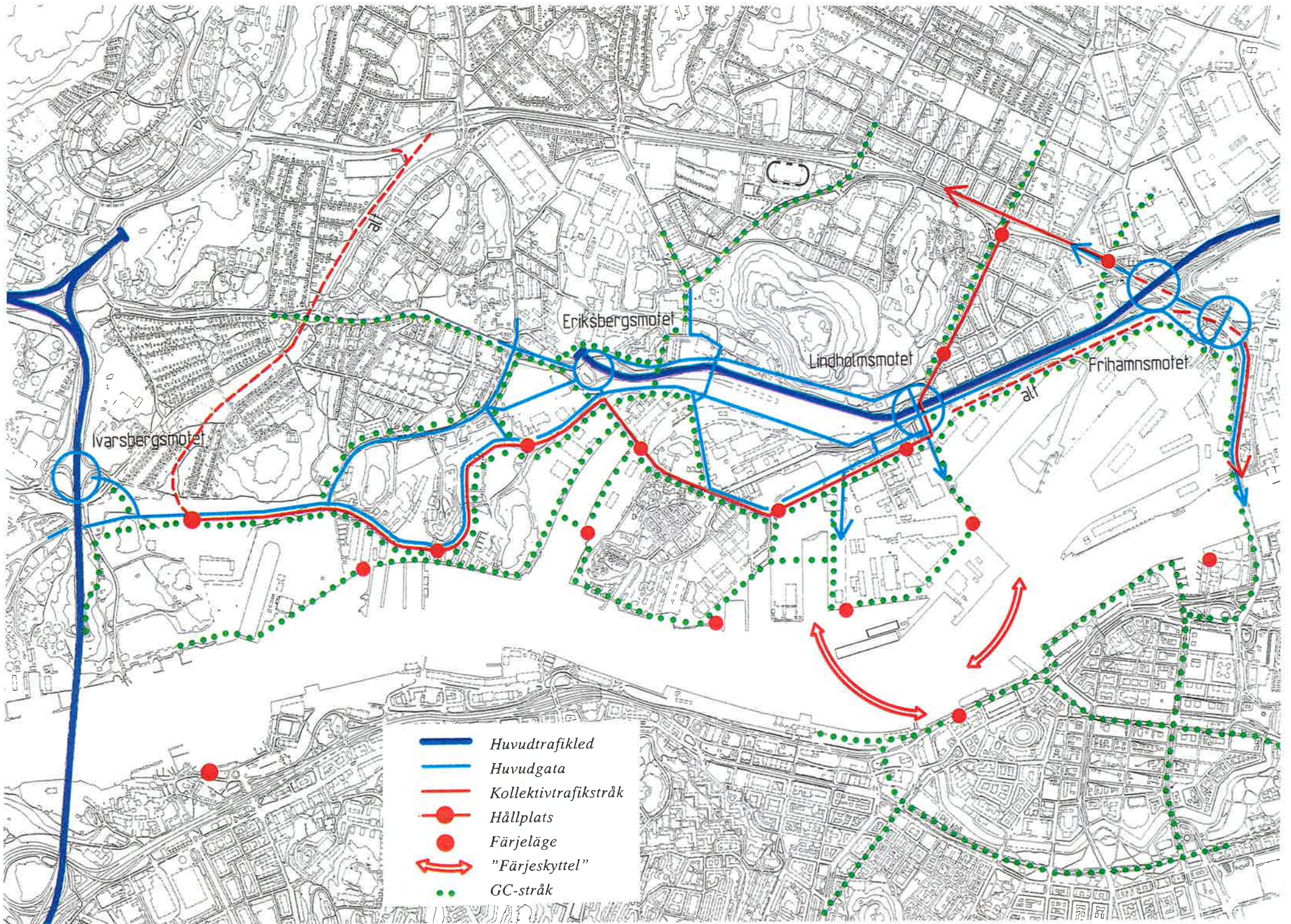
Stomlinjenät för busstrafik i Göteborg enligt förslag av trafikkontoret 1999.

den s k Partihallslänken - för att tillräcklig framkomlighet skall kunna upprätthållas genom och söder om Tingstadstunneln.

KOLLEKTIVTRAFIK

Spårvagnen skall under överskådlig tid fortsätta att vara basen i Göteborgs kollektivtrafiksystem. Detta är beslut som tagits efter flera års studier av alternativa trafiksystem. Därmed är det också sagt att basen för den framtida kollektivtrafiken på Norra Älvstranden skall vara en ny spårvagnslinje. För närvarande finns dock inga medel avsatta för detta men det är en central fråga för Norra Älvstrandens utveckling när spårväg kan etableras. Innan så sker kommer kollektivtrafiken att upprätthållas med buss. Det är väsentligt att busstrafiken ges en stabilitet och tydlighet som så långt möjligt liknar spårvägens. Därför bör kollektivtrafikstråket tidigt byggas ut i slutligt läge om än trafikerat med en av flera stombusslinjer som trafikkontoret föreslagit. För trafikförsörjningen av ett av regionens större verksamhetsområden är det viktigt att kopplingen till regiontrafiken blir effektiv. Centralstationen/Resecentrum och Hjalmar Brantingsplatsen är viktiga knutpunkter i detta avseende. I detta program redovisas två alternativa sträckningar för den blivande spårvägslinjen – direkt mot Göta älvbron via Frihamnen alternativt via Vågmästareplatsen och Hjalmar Brantingsplatsen. Det först nämnda alternativet ger den snabbaste och tydligaste förbindelsen mellan City/Resecentrum och Norra Älvstranden. Det andra alternativet innebär visserligen en längre körväg men integreras bättre med Hisingens kollektivtrafiksystem och ansluter till regiontrafiken vid Hjalmar Brantingsplatsen via Hisingens-/Myntgatan och Vågmästareplatsen. I ett första skede kan busstrafiken i

Föreslagen trafikstruktur för Norra Älvstranden.



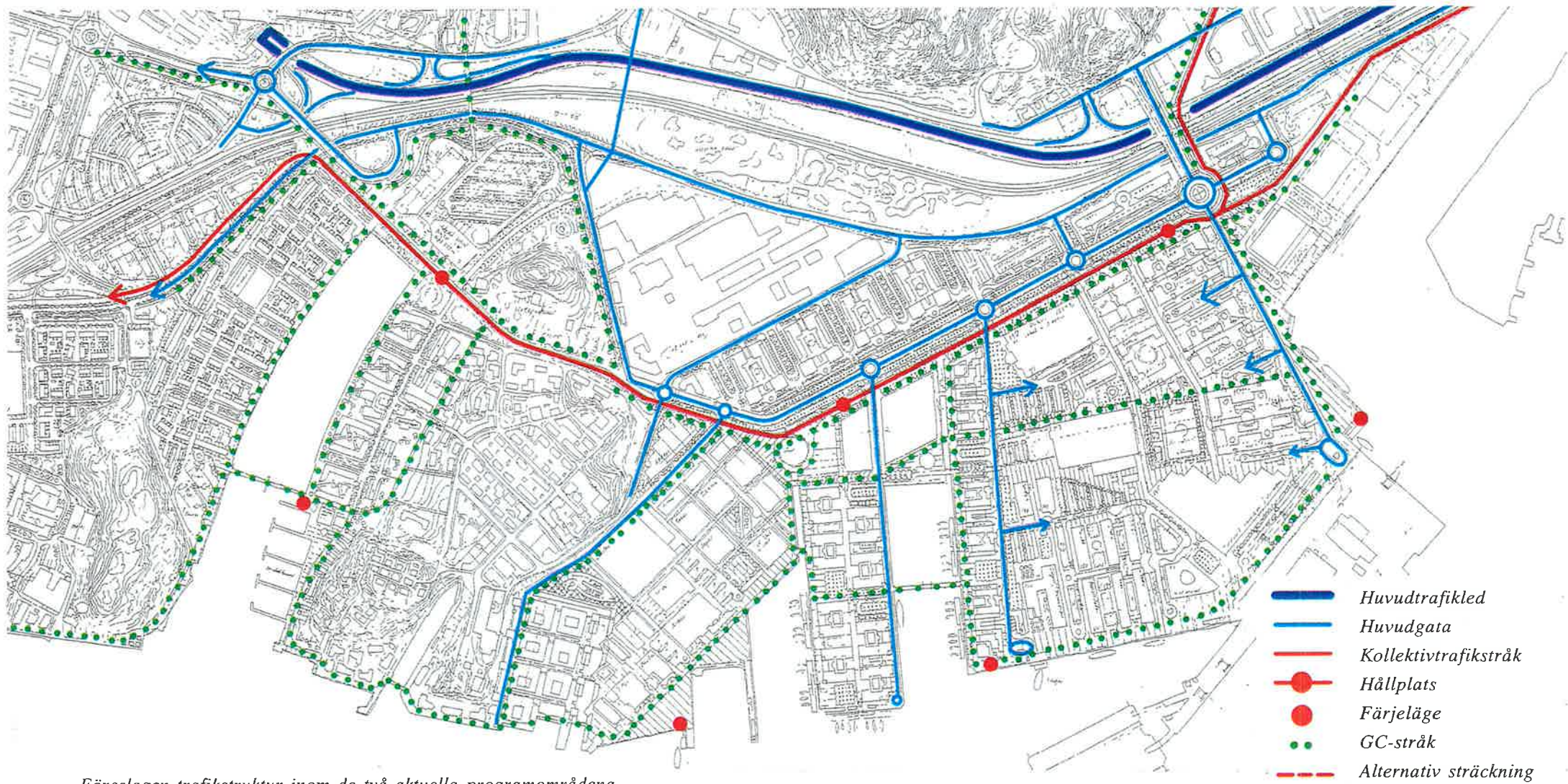
Ivarsbergsmotet

Eriksbergsmotet

Lindhölmotet

Frihamnsmotet

-  Huvudtrafikled
-  Huvudgata
-  Kollektivtrafikstråk
-  Hållplats
-  Färjeläge
-  "Färjeskyttel"
-  GC-stråk



Föreslagen trafikstruktur inom de två aktuella programområdena.

Hisings-/Myntgatan utvecklas. Senare ersätts busstrafiken med spårväg enligt något av de två alternativen.

På längre sikt kan spårvägen förlängas från Eriksberg till Ekeströgatan där anslutning sker till befintlig spårväg. Möjlighet finns också att i framtiden ansluta till spårsystemen i västra och sydvästra stadsdelarna genom nya förbindelser under älven vid Färjenäs alternativt

Lindholmen. Trafikreservatet under Slottsberget/Lindholmen bibehålls.

Utöver spårväg kommer Norra Älvstranden också att trafikeras med lokala busslinjer.

Trafiknämnden har givit trafikkontoret i uppdrag att tillsammans med stadsbyggnadskontoret genomföra en kollektivtrafikutredning. Ut-

redningen skall ge svar på hur denna kollektivtrafik skall organiseras och dess ekonomiska konsekvenser.

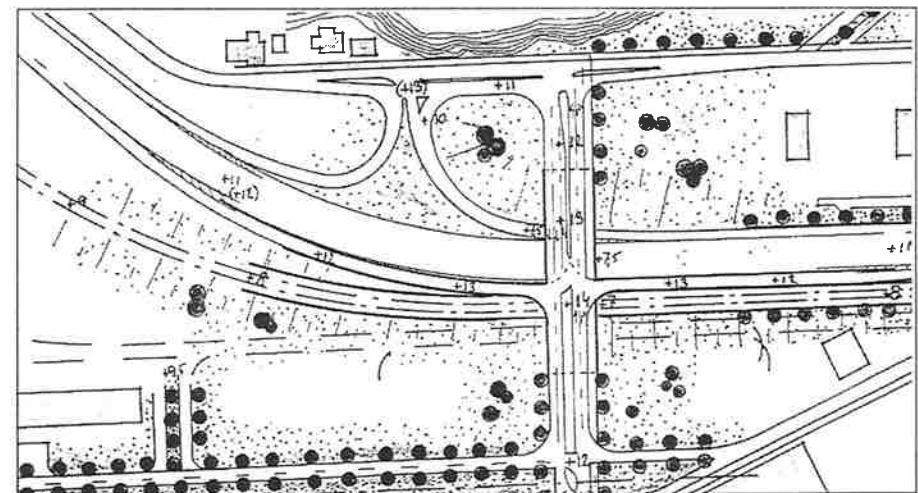
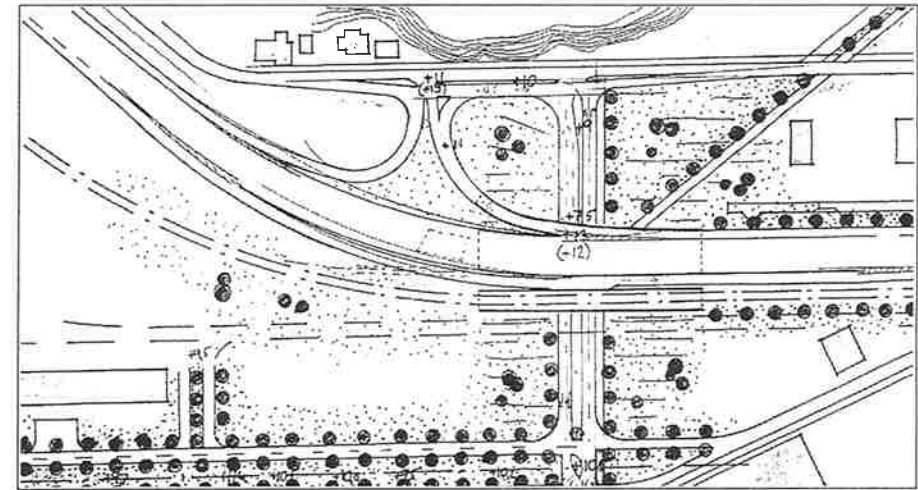
GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Kopplingen till viktigare gång- och cykelstråk norrut över Hisingen och på motsatta sidan älven är väsentlig för områdets tillgänglighet. Det är också viktigt att GC-stråk på Norra Älvstranden ges en utformning som tydligt kopplar Hisingen, över älven, med centrala staden.

Norrut är det framför allt stråken utmed Myntgatan genom Brämaregården, Inlandsgatan mot Wieselgrensplatsen, Åbogårdsgatan mot Ekesträgatan samt Bräckevägen som är de viktiga entréerna till älvstranden. Över älven är kopplingarna till stråken utmed Stora Hamnkanalen, Vallgraven, Linnégatan särskilt viktiga.

FÄRJETRAFIK

Färjetrafiken är en del av stadens kollektivtrafiksystem men är också länkar i stadens gång- och cykelsystem. Att färdas över älven är i sig en berikande händelse, som tillför området kvalitet och karaktär. Dock bör en tätare trafik erbjudas om upplevelsen av älven som en barriär skall elimineras. Exempelvis skulle en tidig etablering av en ”skyttel” över älven mellan Lundbystrand och city vara en tydlig viljemarkering i detta avseende. Enligt bedömningen kan resandet över älven komma att öka väsentligt. Programmet anger lämpliga anföringsplatser utmed älvstranden som samverkar med de viktigare gång- och cykelstråken samt kollektivtrafik på ömse sidor om älven. På längre sikt kan vissa färjeförbindelser ersättas med gång- och cykelbroar.



Den slutliga lösningen av Lindholmsskär motet blir enligt ett av de två ovanstående alternativen – med lokalgatan under Lundbyleden eller över den.

FÖRSLAGET

PARKERING

Göteborgs kommuns parkeringsnorm för det så kallade ”mellanområdet” har varit utgångspunkten vid beräkningen av parkeringsbehovet, som beträffande studerande modifierats utifrån dagsituationen vid Lindholmens Kunskapscentrum

utbildning	5 bilplatser/100 elever
kontor	0,5 bilplatser/sysselsatt
industri	0,4 bilplatser/sysselsatt
service	13 bilplatser/1000 m ² BTA
bostäder	0,6 bilplatser/lägenhet.

Parkeringsbehovet blir då

Lindholmens Kunskapscentrum	1 800 bilplatser
Lindholmshamnen	4 000 bilplatser
Lundbystrand/del av Lundbyhamn	3 300 bilplatser

behov totalt 9 100 bilplatser

med hänsyn till samutnyttjande bedöms behovet kunna reduceras med 20%

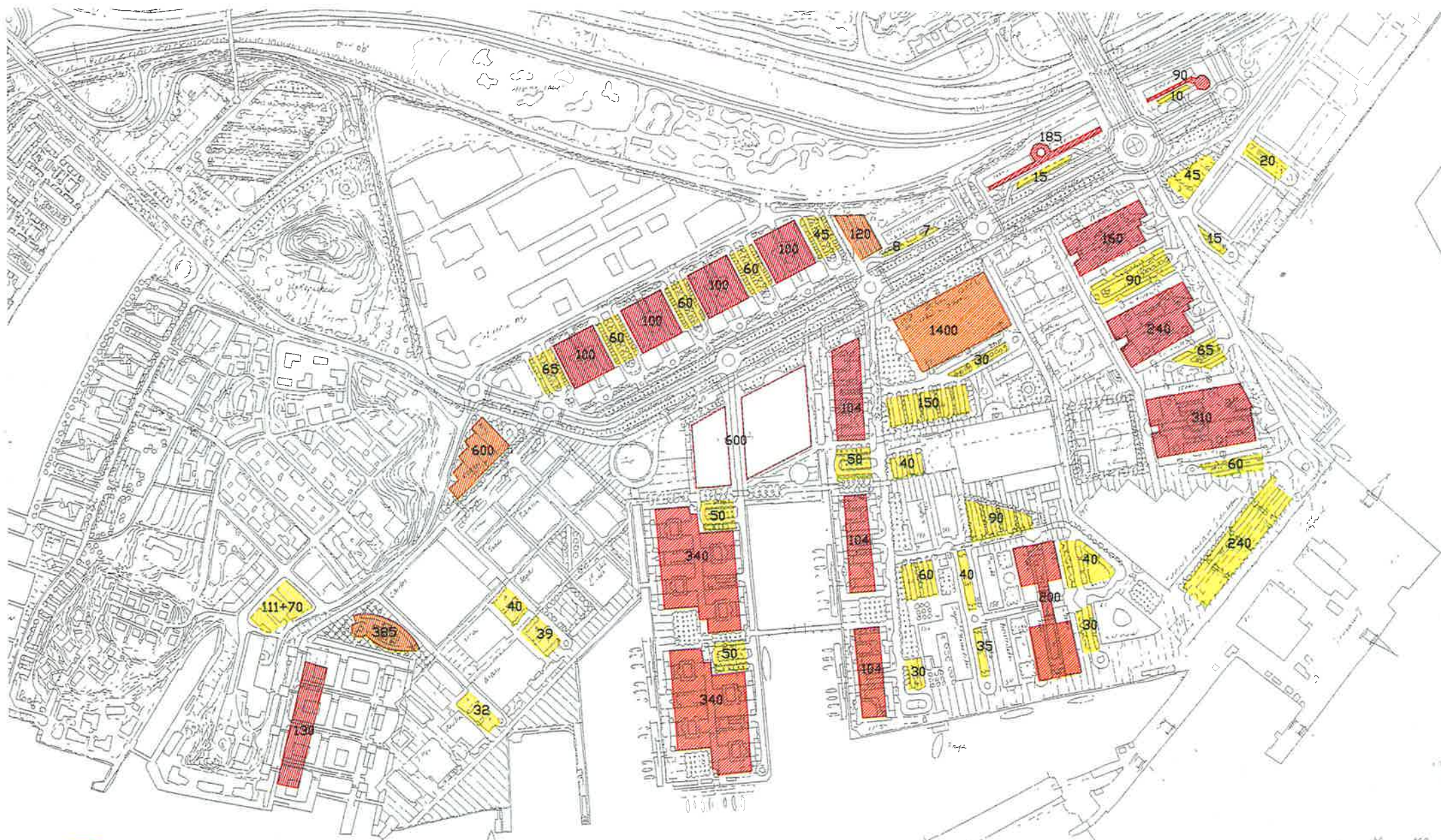
verkligt behov ca 7 000 bilplatser.

Parkeringsbehovet kan komma att reduceras ytterligare efter att kollektivtrafiken byggts ut. Denna reduktion bedöms motsvara den 15%-iga planeringsreserv som enligt parkeringsnormen bör finnas inom planområdet.

Tillgängliga bilplatser enligt programredovisning

Lindholmens Kunskapscentrum	1 400 bilplatser
Lindholmshamnen	2 500 bilplatser
Lundbystrand/del av Lundbyhamn	3 800 bilplatser

tillgängligt totalt 7 700 bilplatser.



- Markparkering
- Parkeringsdäck
- Garage
- Resurs för framtida parkeringsbehov

Handwritten signature or initials

TEKNISK FÖRSÖRJNING

IT-struktur

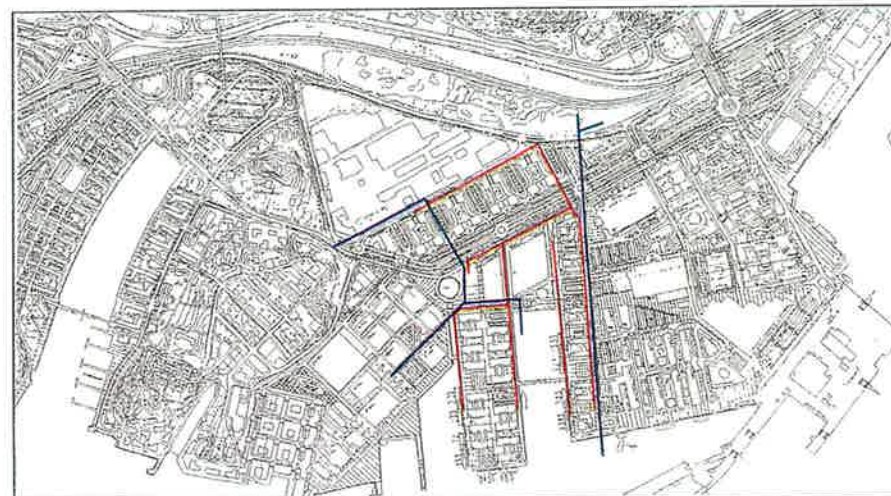
IT-nätet, som är en viktig del av den totala infrastrukturen inom Norra Älvstranden, kommer att från början etableras i området på samma sätt som övrig teknisk försörjning. Nätet, som bildar "motorvägar" för IT-trafik, är dimensionerat för alla tänkbara användarbehov under många år.

IT-nätet är uppbyggt med högt säkerhetstänkande, exempelvis med redundanta och separata ledningsvägar till varje fastighet.

Flexibiliteten och kapaciteten i nätet är mycket stort och stor hänsyn har tagits till möjligheten att koppla samman fastigheterna, dels inom området dels i närområdet. Dessutom finns möjligheten att med detta nät ansluta sig till omvärlden via de flesta telefoni- och internetleverantörer eller egna förhyrda förbindelser till exempelvis andra kontor.

Fiberoptiska kablar för telefoni och datakommunikation

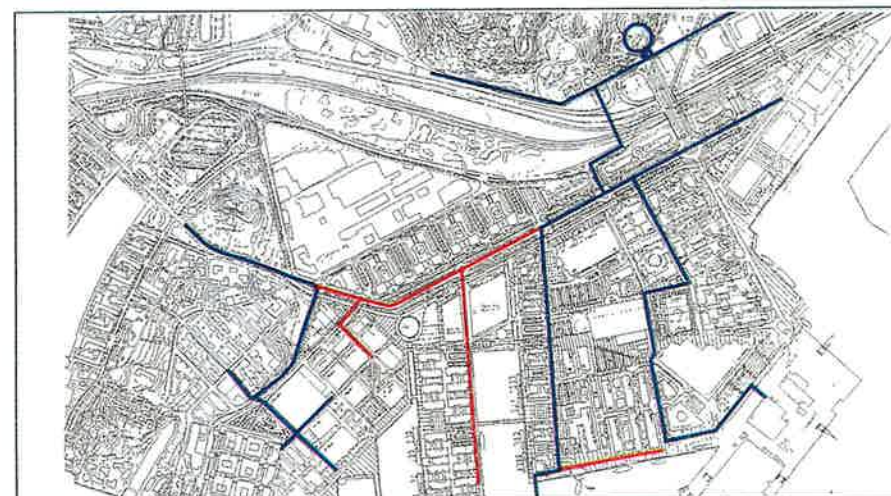
Tomrör för sammankoppling av lokala- och externa nät

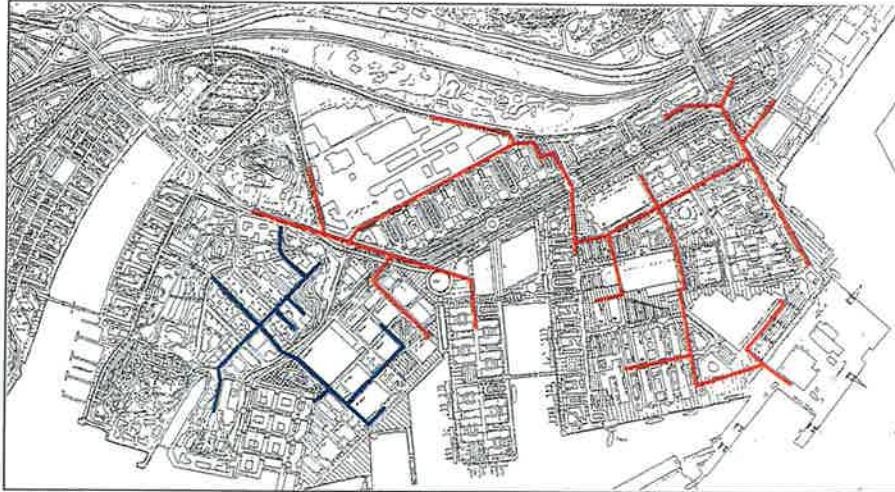


EL

Befintligt kabelnät

Planerat kabelnät

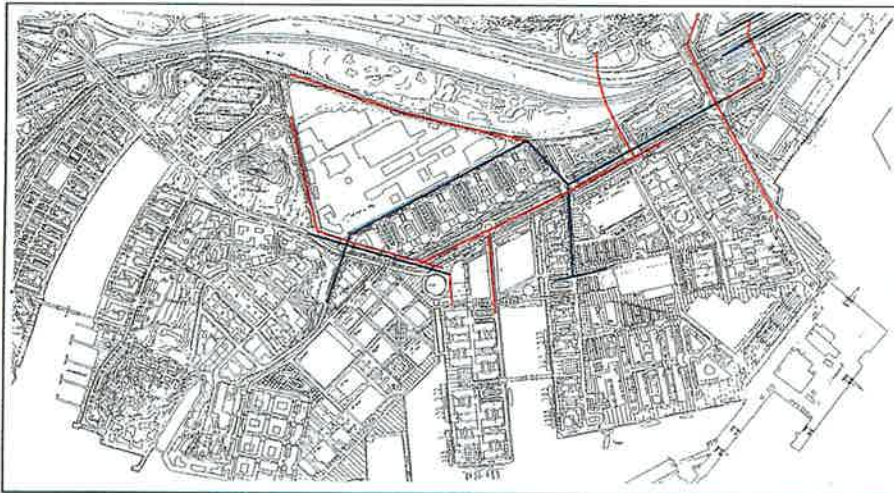




Fjärrvärme

Inom Lundbystrand finns idag ett nät för naturgas som försörjer vissa byggnader. Detta nät kommer att kvarstå även i framtiden vid sidan av ett utbyggt fjärrvärmenät.

- Befintlig fjärrvärme
- Planerad fjärrvärmefjärrkyla



Vatten och avlopp

- Befintliga va-ledningar
- Planerade va-ledningar

MILJÖKONSEKVENSER

Nedan beskrivs programförslagets mest betydande miljökonsekvenser. En fullständig miljökonsekvensbeskrivning (MKB) finns tillgänglig på Stadsbyggnadskontoret.

MARK OCH MARKFÖRORENINGAR

Vid historiska markinventeringar inom programområdet har det framkommit att markföroreningar med stor sannolikhet förekommer där utfyllnad har skett.

Översiktliga markundersökningar har utförts inom programområdet, vilka bl a visat på förhöjda halter av tungmetaller. Fördjupade markundersökningar bör utföras innan schaktning påbörjas. Det är viktigt att i ett tidigt skede kunna avgöra saneringsbehovet samt planera för transporter och slutligt omhändertagande av förorenade jordmassor.

BULLER

Riksdagen beslutade i mars 1997 att 55 dBA (ekv) som riktvärde utomhus (vid fasad), normalt ej bör överskridas vid nybyggnation av bostäder. Motsvarande riktvärde inomhus är 30 dBA.

Trafikfördelning 20/60

En fördelning av 20% kollektivtrafik och 60% biltrafik skulle vid *full utbyggnad* av Norra Älvstranden innebära stora trafikökningar både inom och utanför programområdet. Inom området skulle de planerade bostäderna utefter Lindholmsallén utsättas för de högsta nivåerna. Genom hastighetsnedsättande åtgärder och planteringar kan dessa emel-

lertid hållas på en måttlig nivå, men de kommer ändå att ligga på 58-59 dBA (ekv).

Trafikökningen orsakad av *programförslaget* kan komma att innebära bullernivåer på 55-56 dBA (ekv). Trafikökningen på grund av programförslagets utbyggnad väntas utgöra 60% av den totala trafikökningen vid full utbyggnad av Norra Älvstranden.

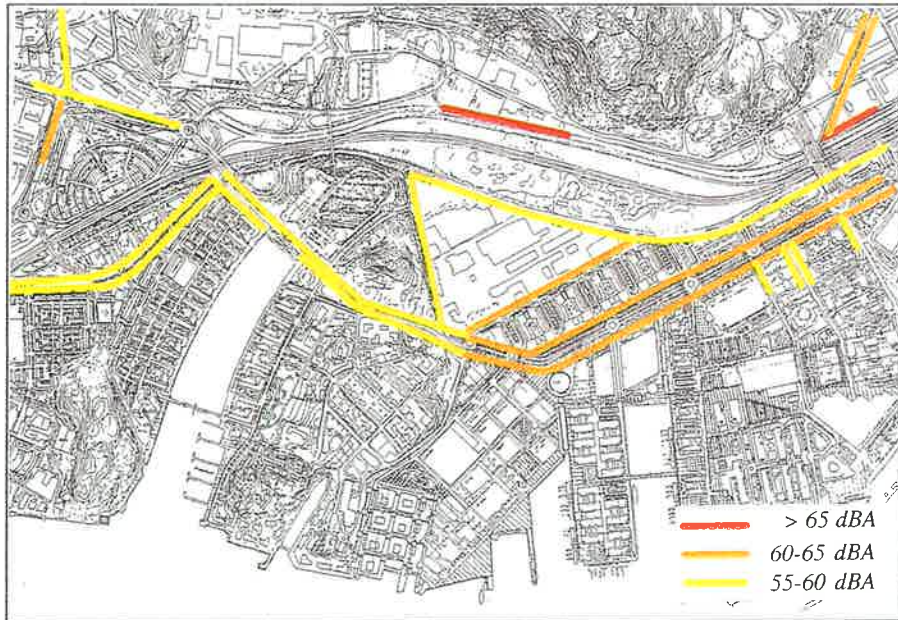
Utanför programområdet väntas de största trafikökningarna ske på Lundbyleden och för bostäderna vid denna led väntas ljudnivåerna öka med 3 dBA vid full utbyggnad. Om leden flyttas längre från bostäderna och de nuvarande bullerskärmarna byggs om kan dock ljudnivåerna hållas på nuvarande nivå eller lägre. Idag ligger nivåerna på drygt 65 dBA utanför de översta våningarnas fönster.

Trafikfördelning 40/40

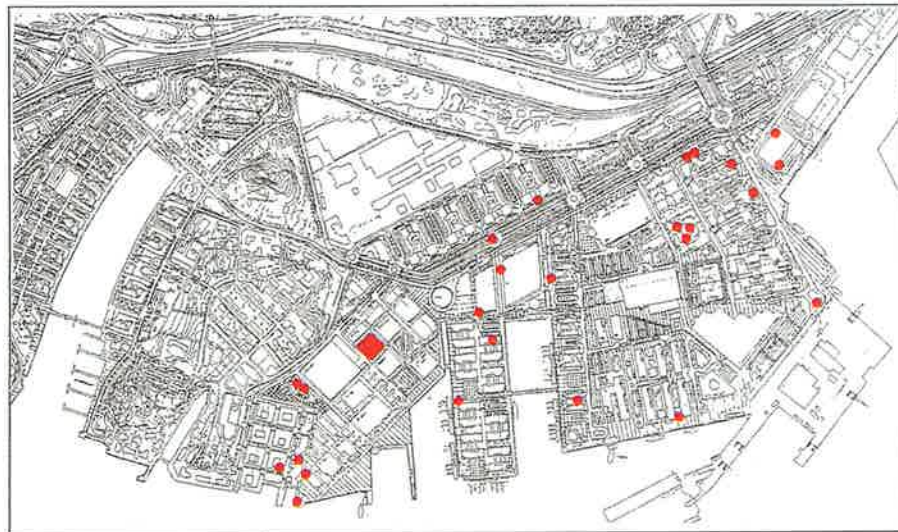
Vid en kraftig kollektivtrafiksatsning – 40 % kollektivtrafik/30 -40% biltrafik/20-30% gång- och cykeltrafik – till och från området skulle trafikökningen kunna begränsas till hälften.

För de planerade bostäderna vid Lindholmsallén väntas detta medföra att man tangerar 55 dBA för alla hus utom det mest utsatta (närmast allén), som riskerar 58 dBA, trots den kraftiga satsningen på kollektivtrafiken.

Ökningen utanför bostäderna vid Lundbyleden väntas bli 2 dBA. Programförslagets bidrag till trafikökningen väntas innebära att 55dBA underskrids vid samtliga bostäder vid Lindholmsallén och att ljudnivåerna ökar med 1 dBA vid Lundbyleden.



Ekvivalenta (medel-) ljudnivåer vid programförslagets genomförande, med 40% kollektivtrafik. Ljudnivåerna är redovisade utan dämpande åtgärder.



Provtagningsplatser - mark.

Miljökvalitetsnormerna (MKN) skall enligt Miljöbalken iakttagas vid planering och planläggning. Kommunala planer enligt plan- och bygglagen får inte meddelas i strid med normerna. Av de gällande MKN är det ”halten av kvävedioxid NO_2 för skydd av människors hälsa i tätorter” som är av intresse för detta program. MKN för NO_2 riskerar främst att överskridas i närheten av de mest trafikerade lederna i Göteborg.

Vid en kraftig kollektivtrafiksatsning (40%) kan programförslaget innebära att en begränsad ökning av NO_2 -halterna sker främst utmed Lundbyleden. I detta fall är risken liten att MKN överskrids vid några bostäder och verksamheter.

Den ökning av personbilstrafiken som väntas vid full utbyggnad av Norra Älvstranden med normal kollektivtrafik (20%) medför betydligt större risk för att MKN kommer att överskridas på fler platser i Göteborg än utmed de största lederna. En kraftig kollektivtrafiksatsning är därför avgörande för luftkvaliteten och den fortsatta utbyggnaden av Norra Älvstranden.

RISK FÖR HÄLSA OCH SÄKERHET

Inom programområdet och i dess närhet finns verksamheter som klassas som miljöfarliga. Dessutom transporteras farligt gods på älven och på industrispåret. Vid nyplanering bör rekommenderade skyddsavstånd mellan bostäder och miljöfarliga verksamheter beaktas.

Enligt Boverkets ”Bättre plats för arbete” rekommenderas ett skyddsavstånd på 300 m från varmförzinkningsverksamhet liknande Zinken Weland. Närmaste nyplanerade bostadshus kommer enligt programförslaget att ligga ca 80 m från Zinken Weland, vilket är för nära ur störningssynpunkt.

Beträffande transporter skall de av kommunfullmäktige beslutade skyddsavstånden beaktas.

GEOTEKNIK

GRUNDFÖRHÅLLANDEN

Området är ett utfyllt, grunt vassområde med undantag av den allra västligaste delen vid Lindholmens f d stapelbäddar. Utfyllnaden gjordes under 1800-talet och fyllningstjockleken torde variera mellan 1 och 3 meter. Hamnbassängerna för Lindholmshamnen och Lundbyhamnen har senare grävts ut inom det utfyllda området. Djupet till berg är mycket stort – 70-130 m – inom större delen av området. Jordlagren består till största delen av lera. Mellan lera och berg finns ett friktionsjordlager med 0-25 m tjocklek. Det översta lerlagret, under fyllningen, är normalkonsoliderat, medan leran mot djupet är överkonsoliderad med 20-40 kPa.

Av Lindholmens f d stapelbäddar ligger de två västra på avsprängt berg. Under den östra ökar djupet snabbt från 10 till 25 m och i skolområdets västra del är djupet 40 m.

Under Lindholmspirens yttre del finns en bergstopp. Djupet till berg är mindre än 5 m under sydvästra hörnet av kajskjul 178 men ökar snabbt i alla riktningar till 70-80 m.

Vid byggande intill kajer och älvstrand skall kajernas kondition och förstärkningsbehov undersökas. Kajerna är dimensionerade för hamnverksamhet med 1940-50-talets kunskapsnivå och betongkvalitet. Vid permanent bebyggelse för andra ändamål skall troligen högre krav ställas på tillåten risknivå. Under en längre period har kajerna också saknat kontinuerligt underhåll och måste därför ses över. Kajerna kommer även i fortsättningen att kräva återkommande besiktningar och underhåll.

Även stabiliteten mot skred har bedömts med samma förutsättningar som för själva kajkonstruktionen. Stabiliteten skall därför undersökas inför nybebyggelse med användning av senaste metoder och riskbedömning med hänsyn till verksamheten vid kajen. Stabiliteten kan t ex förbättras genom att hamnbassängerna fylls igen till ett mindre vattendjup.

UTFORMNINGSPRINCIPER

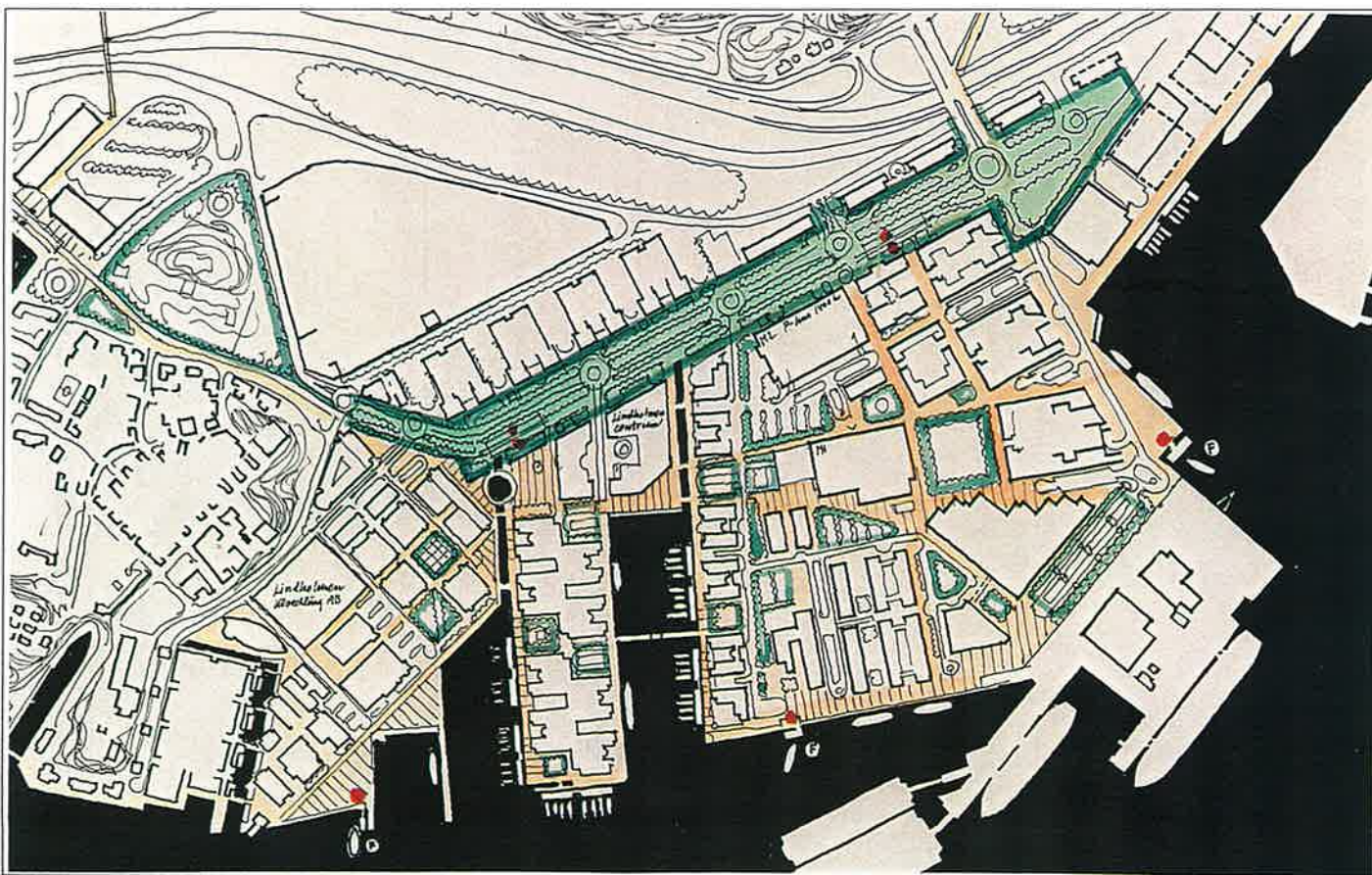
STADSRUMMENS UPPBYGGNAD

En stadsstruktur med ett rikt innehåll ställer höga anspråk på de gemensamma stadsrummens utformning och karaktär. Ett sammanhållande formspråk vid landskapsbehandlingen av de gemensamma stadsrummen ger stadga i stadsbilden och ökar samtidigt möjligheten att ta hand om en mer variationsrik bebyggelse.

Grundläggande för stadsstrukturen är programmets syfte att skapa tydlighet och orienterbarhet i trafikmönstret och att utveckla goda

gångsamband med överblickbara stråk och sekvenser av upplevelserika platsbildningar.

Stadsrummen i programområdet är t ex den 80 m breda Lindholmsallén, lokalgator med angörings- och parkeringsytor, sammanbindande gångstråk inne i området och utefter befintliga kajer. Även hamnbassängerna med dess påbyggda kanalsystem har en central roll i stadslandskapet.



Programmet syftar till att skapa en tydlig struktur för både gång-, cykel- och biltrafik samtidigt som rörelserna skall ske i intressanta rumssekvenser med stor tillgänglighet till kajer och vatten.

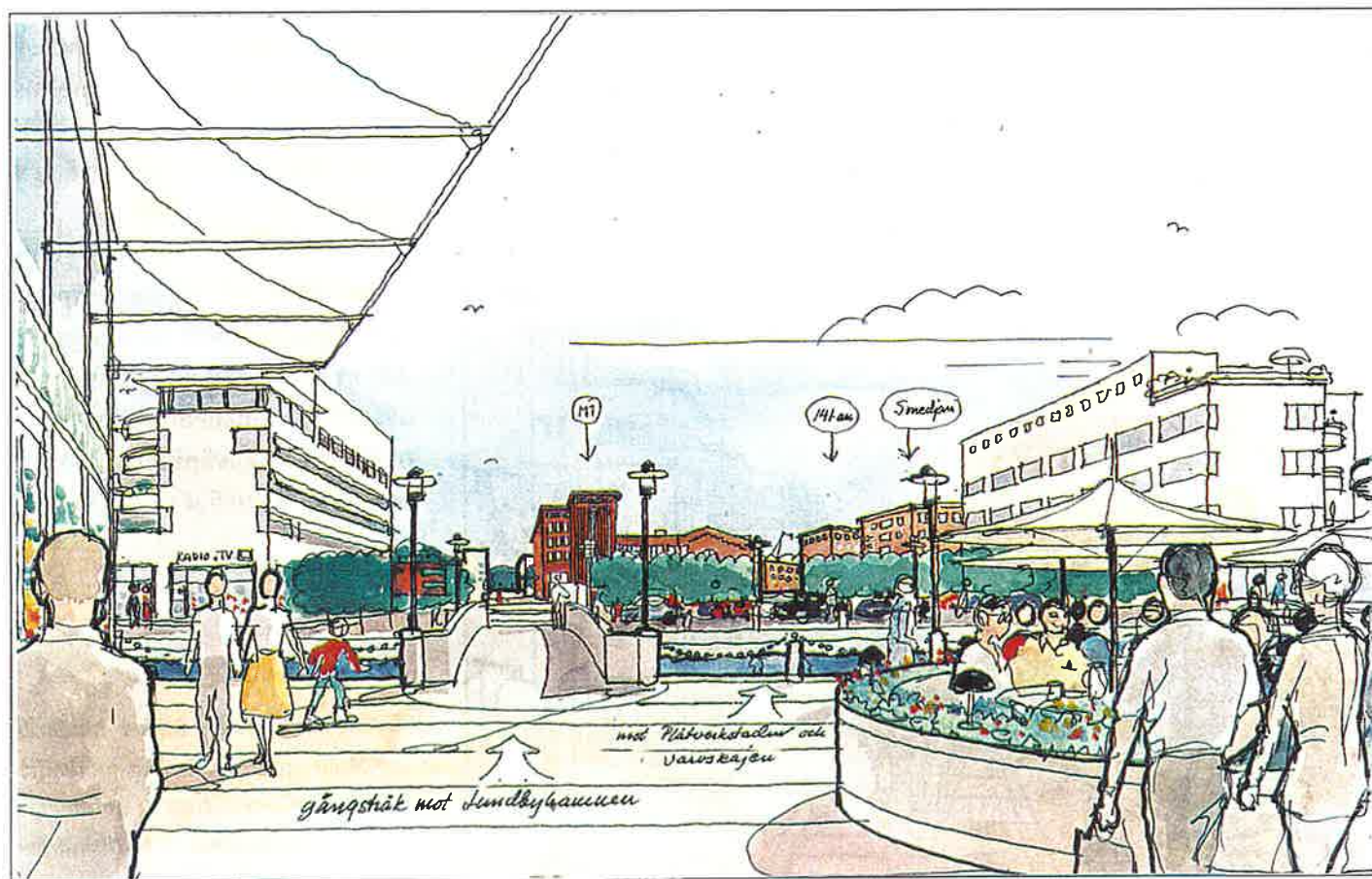
STADSRUMMENS INNEHÅLL

Gemensamt för gator, stråk och platsbildningar är att omge och förse dem med riklig grönska, i huvudsak trädplanteringar. På så vis bildas en mjuk inramning med inslag av årstidsvariationer, ljus- och skugg-effekter och frihet att ”möblera” strategiska stråk och platser för att tillgodose antingen behov av samvaro eller avskildhet. Vid stråk och platsbildningar längs hamnbassänger och kajer bör grönska förekomma mer sparsamt, tex i form av stadsmässigt ordnade trädgrupper.

Viktigt är att markvåningarna i bebyggelsen, som kantar och avgrän-sar stråk och platsbildningar, tillåts få ett innehåll som vitaliserar de offentliga rummen. Behovet av mötesplatser för social samvaro befrämjas av tillgången på näringsställen och pubar, rekreations- och kulturinstitutioner, småbutiker, hotell- och konferensanläggning m m.

I takt med en successiv utbyggnad av området och därmed ökat antal människor infinner sig olika entreprenörer för att ta i anspråk lämpliga

Den traditionella tegelarkitekturen, som kännetecknar de kvarvarande varvsbyggnaderna kan mycket väl kombineras med nya, ljusa byggnader, i sig variationsrika men behärskade i en sammanhållen arkitektur. Skillnaden mellan gammalt och nytt kan därigenom ges ökad uttrycksfullhet och berika totalmiljön.





markvåningslokaler i strategiska lägen utefter och invid de offentliga rummen.

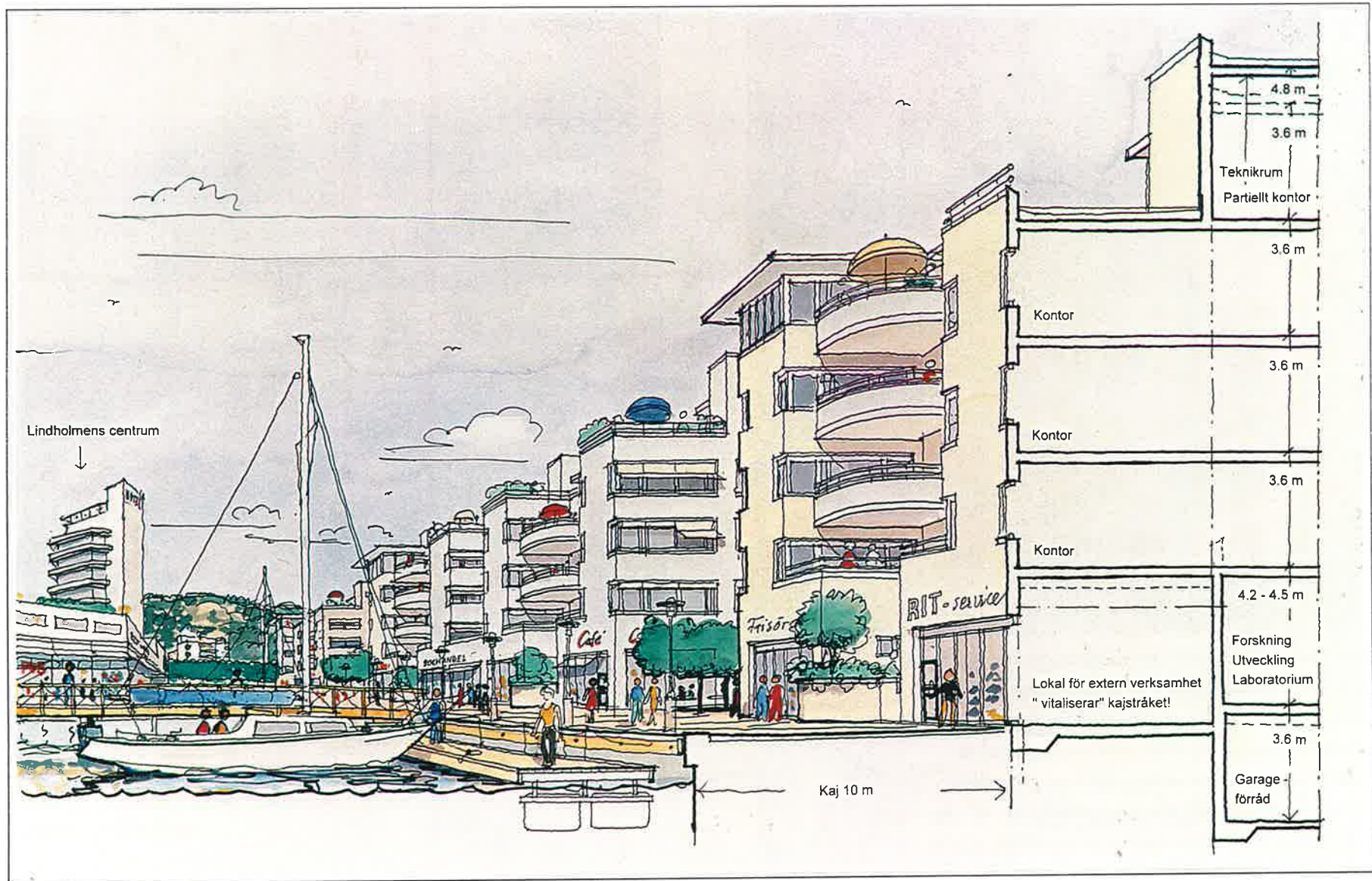
BEBYGGELSE

Den nya verksamhetsbebyggelsen inom Lindholmshamnen omfattar i huvudsak 5 våningar, motsvarande ca 20 m över mark. Ventilationsrum bör utgöra en del av den 5:e våningen. Markvåningarna ges större våningshöjd för att möjliggöra ett vidgat användningssätt. En del av markvåningarna vid de publika stråken bör t ex kunna utnyttjas för områdets gemensamma servicebehov.

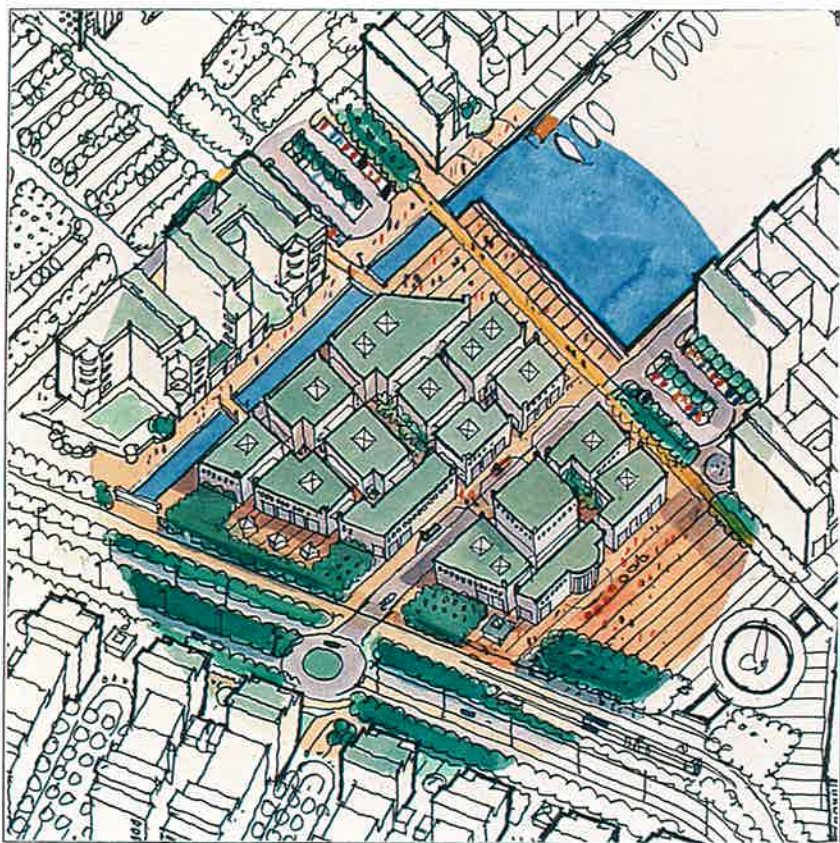
I kvarteren mellan Lindholmsallén och Karlavagnsgatan trappar bebyggelsen upp i riktning mot Karlavagnsgatan. Våningsantalet kan här variera mellan fyra och åtta våningar och bebyggelsevolymen kan ges en relativt fri form.

Bebyggelsestrukturen är generellt uppbyggd på att kunna utnyttja källarvåningarna till parkeringsgarage motsvarande knappt halva parkeringsbehovet. Stomssystemet i byggnaderna måste till följd av detta väljas så att en rationell parkeringsorganisation kan förenas med anspråk på ändamålsenliga verksamhetsutrymmen och kontorsvåningar ovanför garagevåningen. I förstudien till programskissen har därför pelardelningen 5,4 x 8,4 m använts.

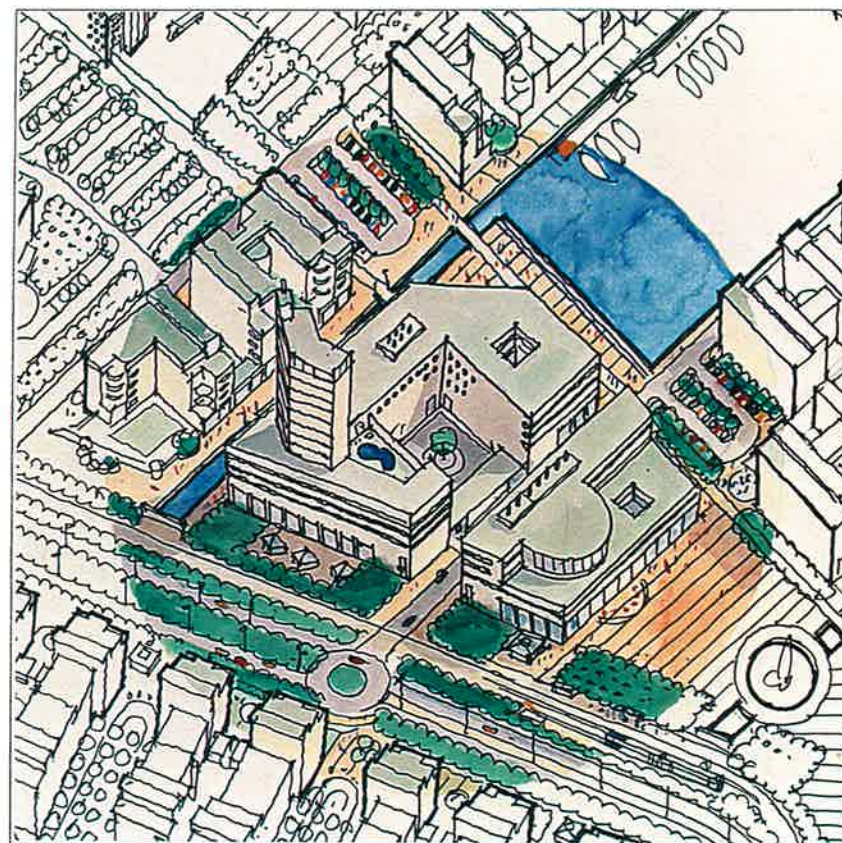
Ett inslag av bostäder utefter Lindholmsallén är också ett medel att berika totalmiljön och att "tillföra mänskligt liv" i området, speciellt ger upplysta lägenheter i kvällsmörkret värme i gatubilden.



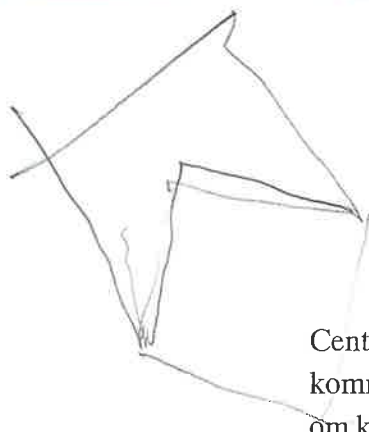
För utformningen av hamnbassängerna med tillhörande kajer finns bra förebilder inom Eriksbergsområdet bl a träskoningar och sittmöjligheter efter strandpromenaden. Möjlighet att addera bryggor med ankringsplatser för skutor och medelstora båtar längs bassängkanterna i lämpliga lägen är bra för att upprätthålla och manifesterar den marina traditionen.



Centrumområdet kan vid lågt markutnyttjande ges en tät och låg bebyggelse, uppbyggd kring spännande, inre stråk och intima gårdsrum, här och var med utblickar mot vattnet. Denna miljö kan man associera till en arabisk "medina" med arkadgator i oregelbundna mönster. En kontrastrik struktur i förhållande till omgivande bebyggelse kan ge centret ett egenvärde och en profil, med särskild dragningskraft.



Centrumområdet kan vid högre utnyttjande få en motsatt profil, där ett eller flera hus tillåts skjuta i höjden. Jämför Lilla Bommen. Som kontrast till den omgivande och mer homogena bebyggelsen kan i detta fall centrums bebyggelsemassa få en friare form och i viss grad spektakulärt uttryck.



Centralt i området, norr om piren, är illustrerat ett reservområde för kommande - idag okända - och gemensamma behov. Det kan röra sig om konferenscentrum, hotell eller gästlägenheter, restauranger, caféer,

CENTRUM

servicebutiker, hälsovård - gym, kulturinstitutioner m m. Det kan även finnas behov av ytterligare verksamhetslokaler.

Markutnyttjandet har bedömts ligga i spannet 15 000 m² upp till 45 000 m². För publika verksamheter beräknas tillkommande parkeringsbehov kunna tillgodoses genom samutnyttjande med tillgänglig dagtidparkering. Övrig parkering organiseras i källargarage och ett antal korttidsplatser vid angöringsplatserna.

GENOMFÖRANDEPRINCIPER

Genomgående bör anspråk ställas på att varje utbyggnadsetapp i området åtföljs av kvalificerade insatser vad gäller landskapsbehandling av såväl utbyggnadsområdet som sammanhängande infrastruktur.

Centrumområdet kräver t ex i avvaktan på ett slutligt användnings-sätt en temporär användning och temporära insatser vad gäller landskapsbehandling. Generellt gäller att utarbeta en plan för hur man på ett kvalificerat sätt tar hand om reservytor som kan tänkas vänta i över två år innan de tas i bruk.

KVALITETSASPEKTER

För att kunna förverkliga idén med den goda staden krävs ett stort mått av engagemang och inlevelse från alla deltagande parter i den fortsatta planeringen och utbyggnaden. För att uppnå en innehållsrik och stimulerande stadsmiljö med kvalitativt god arkitektur och landskapsbehandling, skall den fortsatta planprocessen ses som en mognadsperiod med tillräcklig tid för att söka definiera och befästa olika kvalitetskrav på kort och lång sikt för området.

De gemensamma stadsrummen, som är så betydelsefulla som sammanbindande element i området, skulle lämpligen kunna göras till en tävlingsuppgift för landskapsarkitekter, arkitekter, trafikingenjörer och kulturarbetare i förening. En annan viktig stadsbyggnadsuppgift är centrumområdet, vilket hänger ihop med stadsrummens gestaltning. Även här skulle en idétävling kunna belysa olika handlingsvägar.

Ytterligare avsnitt i programområdet kan avgränsas och belysas genom idétävlingar. Resultatet kan sedan utnyttjas som bas för upprättande av kvalitetsprogram för stadsrummen, för centrumområdet och för enstaka byggnadskvarter. Dessa kvalitetsprogram bör ingå i planhandlingarna.

ARBETSGRUPP

Jöran Bellman	Stadsbyggnadskontoret
Lars Hansson	
Lars Gunnar Hellgren	
Lars-Erik Karlsson	
Kerstin Lundgren	
Nina Andersson	Miljöförvaltningen
Ulf Ekberg	Trafikkontoret
Gunnar Werner	Norra Älvstranden Utveckling AB
Ann-Sofie Jeppson	
Sture Grauers	Trafikkonsult

Modell: Modell & Form

Utställning: Arkitekt Peter Rung AB

Joe Brig Art, Ola Engelbrektsson

LEDNINGSGRUPP

Kjell-Ove Eskilsson	Stadsbyggnadskontoret
Kenth Johansson	
Anders Tyllström	
Per-Olof Martinsson	Fastighetskontoret
Göran Jonsson	Trafikkontoret
Annelie Waktel Rendahl	Lindholmen Utveckling AB
Mats Karlsson	Norra Älvstranden Utveckling AB
Lars Ivarsson	
Kjell Attemalm	
Olle Lindkvist	

Detta program är en redovisning av de senaste planerna för utvecklingen av Norra Älvstranden.

Norra Älvstranden Utveckling AB och Lindholmen Utveckling AB – två av Göteborgs kommun helägda bolag – är de huvudsakliga aktörerna i området.

Den här delen av Norra Älvstranden, Lindholmshamnen - Lundbystrand, kommer främst att innehålla kunskapsintensiva företag, en teknikpark, lokaler för utbildning, service samt ett mindre inslag av bostäder.

I programmet redovisas också, idémässigt, lösningar för kollektivtrafiken och övriga trafikslag.

I ett andra program behandlas Östra Eriksberg och delar av Sannegårdshamnen. Detta område kommer framförallt att innehålla bostäder i form av en "trädgårdsstad".



Göteborgs stadsbyggnadskontor

Köpmansgatan 20, Box 2554, 403 17 Göteborg.
Telefon: 031-61 10 00.

Upplysningar: Jöran Bellman, telefon: 61 16 83.