

## Yttrande över Detaljplan för Blandstadsbebyggelse i Frihamnen, etapp 1, inom stadsdelen Tingstadsvassen i Göteborg (Dnr SBK: BN0612/14)

### Inledning

SCH har med förtjusning läst samrådshandlingen, och vi gillar stadens ambitioner med Frihamnen! Detta är i grund och botten ett arbete med rätt ambitioner för att skapa en bra stad. Vi håller med om mycket som sägs i planbeskrivningen, men vi anser att några aspekter inte fullt ut är omhändertagna. Dessa är: 1) Struktur/kopplingar/stråk, 2) Densitet och byggnadsstruktur, 3) Styrning mot blandstad.

### Struktur/kopplingar/stråk

Med Frihamnen har staden den viktigaste pusselbiten att binda ihop områden som idag är bristfälligt kopplade till varandra. Stråken och kopplingarna med befintlig bebyggelse är mycket viktiga att ta om hand, även om de de facto hamnar utanför planområdet, just för att de påverkar planområdets utformning. Planbeskrivningen beskriver även detta i viss mån men vi upplever att Vision Älvstaden och det tidigare programarbetet tydligare kopplade Frihamnen med övriga staden.

Stadsstrukturanalysen (bil 20) visar att planens föreslagna kopplingar medför en bristande tillgänglighet till hela gatunätet. Fler och bättre kopplingar måste alltså till för att Frihamnen ska bli den sammanlänkande stadsdelen. I viss mån upplevs gatornas mönster som omotiverat tillkrånglat och utformade utan hänsyn till länkar och omvärld. SCH rekommenderar att planens kopplingar till omgivande befintliga och planerade områden ges större utrymme. Det är av yttersta vikt att den nya stadsdelen blir väl integrerad med befintliga områden i sin omgivning för att den inte ska riskera att utvecklas till en isolerad satellit. Det gäller goda kopplingar över älven till fastlands-göteborg för att centrala Hisingen och Frihamnen ska kunna utvecklas till en integrerad del av centrala Göteborg. Men minst lika viktigt är att den nya stadsdelen integreras med befintlig bebyggelse på centrala Hisingen såsom Kvillestaden, Backaplansområdet och Ringön. Detta gäller inte minst ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Dessa kopplingar bör säkerställas i en inledande etapp för att tidigt befolka området.

SCH ser mycket positivt på förslaget att enbart tillåta parkering i samlade anläggningar i anslutning till de mer trafikerade huvudgatorna i områdets utkanter. Det ger goda förutsättningar för att hålla nere fordonstrafiken inom området samt uppmuntrar till resmönster med andra färdmedel än bilen.

Samtidigt riskerar det att koncentrera trafiken kring leder, som då, liksom idag, skapar barriärer. Att tillåta genomfartstrafik minskar ledernas betydelse och därmed barriäreffekt.

SCH ställer sig också positiva till hur mötet mellan kvartersmark och allmän platsmark har hanterats i planförslaget. Bestämmelser om att obebyggd kvartersmark i anslutning till allmän platsmark skall vara allmänt tillgänglig och utformas som en del av det offentliga rummet samt krav på att en viss del av kvartersmarken skall vara utformad som allmänt tillgänglig vistelseyta ger förutsättningar för ett varierat och innehållsrikt offentligt rum samtidigt som en större flexibilitet bibehålls i planen. Planens tydliga ambitioner att skapa grönskande miljöer såväl inom allmän platsmark som inom

kvartersmarken är också mycket positivt. Liksom att öppna dagvattenlösningar föreslås som integreras i det offentliga rummet och bidrar till upplevelsen. Även hur fasadernas utformning har hanterats i planförslaget med kraven på förhöjds bjälklag, entréer mot allmän plats och uppdelning av långa fasader är mycket positivt.

SCH anser att det är mycket angeläget att det föreslagna hållplatsläget som illustrerats strax väster om planområdet även försörjer Kvillestaden. Från cykelnätskartan på sid 31 i planbeskrivningen går att utläsa att det finns planer på ett cykelstråk som förbinder Kvillestaden med Frihamnen i detta läge vilket är mycket positivt. Grönstrukturkartorna antyder också ett parkstråk i samma läge vilket kan tolkas som planer på att kopplingen är avsedd att utformas som en ekodukt. Det framgår dock inte av texterna. SCH anser att det är mycket angeläget att denna koppling blir av och utformas på ett sådant sätt att den utgör ett attraktivt och effektivt stråk som länkar samman det befintliga Kvillestaden med Frihamnen. SCH förslår att stråket utformas som en eko- och sociodukt, d.v.s. ett väl tilltaget stråk för trygga och effektiva transporter samt vistelse för såväl biologisk mångfald som människor.



*Fig. Stråk (planbeskrivningen sid 31), kompletterat av SCH med behov av ytterligare kopplingar mot bef bebyggelse (blå pilar), förslag till kompletterande cykelstråk inom planområdet (orange streck) samt en större kollektivtrafikknut i det västra hållplatsläget som även nås med färja (grön pil).*

Ur cykelkartan går också att utläsa att endast två kopplingar är föreslagna mellan Kvillestaden och Frihamnsområdet, den vid hållplatsläget som angör Kvillestaden direkt söder om Porslinsfabriken, samt en längre norr ut omedelbart norr om Porslinsfabriken. Den senare förefaller enligt

illustrationen abrupt sluta i ett illustrerat kvarter norr om Porslinsfabriken men SCH antar att avsikten är att stråket skall koppla till Backaplansområdet? Längre söder ut saknas dock kopplingar mellan stadsdelarna helt enligt illustrationen. Mellan den södra kopplingen och nästa koppling över Lundbyleden söder om moskén är avståndet ca 750 m. SCH anser att det är angeläget att minst en ytterligare koppling över leden skapas i de södra delarna. En lämplig placering av en sådan koppling kan vara vid parken i korsningen mellan Herkulesgatan och Hisingsgatan. En koppling i detta läge kan ansluta Kvillestaden med det föreslagna yttre stråket i Frihamnen och vidare över älven vid den illustrerade anslutningen (gc-bro eller färja).

Förbindelsepunkter mellan olika kollektiva färdmedel, gående och cyklister är av stort värde för att uppnå ett effektivt och hållbart reseemblem som uppmuntrar till kombinationsresor mellan dessa transportmedel. Sådana punkter där färjetrafiken kopplas med andra kollektiva färdmedel (såsom nya Stenpiren) är mycket få och saknas i princip helt på Hisingsidan. SCH efterlyser därför att möjligheten att hitta en nod där färjetrafik, spårtrafik, gångtrafik, cykeltrafik och kanske också busstrafik möts i samma punkt studeras. Ett sådant läge skulle kunna vara det västra hållplatsläget som ligger i nära anslutning till den västra hamnbassängen.

Kopplingar till Backaplan bör även stärkas.

### **Densitet och byggnadsstruktur**

SCH ställer sig positiva till en hög exploateringsgrad men undrar samtidigt om föreslagen bebyggelse verkligen ger tillräckligt hög densitet för att erhålla en hållbar stad som bidrar till målen i Vision Älvstaden? UN Habitat antyder att en bör uppnå en densitet på 15-60 000 inv/km<sup>2</sup> för att erhålla en hållbar stad. Etapp 1 landar enl BN på ca 15 000, dvs minimivån. Är inte det i underkant på denna extremt centralt belägna plats, med tanke på dagens bostadsbrist och höga transportbehov i en socialt segregerad stad? Menar vi allvar med att centrum ska flytta över älven så måste Frihamnen få city-karaktär. Jämför med centralenområdet, där har aldrig ens diskuterats bebyggelse i 2-4 vån. En kan även jämföra densitet med det mer perifera läget för nya bostäder vid Rambergstaden/Lundbybadet (detaljplan Dnr 0642/11). I om Göteborgs gleshet och höga transportbehov behöver många nya bostäder skapas centralt. Med ökad densitet fördelas även initialkostnaderna för mark/grundläggning och infrastruktur på fler bostäder, dvs produktionskostnad per byggd yta och därmed bostadens kostnad sjunker. Det nämns att geotekniska förutsättningar begränsar byggnadshöjd, och det finns rimligen gränser för när grundläggningen behöver byta konstruktionsprincip/bli avsevärt dyrare, men det finns ekonomiska volymer som överträffar den dyrare grundläggningen, en måste bara komma upp i tillräcklig volym. SCH tycker dessutom att den stora höjdskillnaden inom flertalet kvarter rimmar dåligt med detta argument. Vid bristande geotekniska förutsättningar brukar en jämnt fördelad last vara att föredra. SCH anser att byggnadshöjd bör utredas ytterligare ur ett ekonomiskt, tekniskt och socialt perspektiv.

Apropå byggnadshöjd; varför föreslås dessa extrema höjdskillnader inom vissa kvarter? Som mest 4-18 våningar. I princip samtliga kvarter innehåller någon del med 2-4 våningar. Varför överhuvudtaget ha en bebyggelse i 2-4 vån i detta city-läge? SCH anser att bef byggnader i hög grad kan utgöra den låga skalan och att tillförd bebyggelse skalas upp ytterligare.

Många kvarter ger byggrätter med en ganska märklig form; höga byggrätter mot gata och låg byggrätt på gården. Detta ger svårutnyttjade/mörka ytor i kvarterens mitt/gård. Varför inte göra tvärtom, dvs ha en lägre byggrätt mot gata (säg 5-8 vån för att översätta skalan i bef city) och sätta ett högre punkthus i kvarterets mitt, enl samma princip som för 16-våningshuset vid den större torgbildningen, eller Karlavagnstornet för den delen.

Ytan för dagens bad och bastu är markerat "PARK" på plankartan men "tillfällig park" på illustrationsplan. Hur tillfällig är denna park, och vad ska hända med ytan i framtiden?

### **Styrning mot blandstad**

Detaljplanen omfattar ett för stort område för att inte styra användning (bostäder, kontor, handel etc.) i högre grad. SCH förespråkar visserligen en hög grad av generalitet i detaljplaner, men samtidigt bör staden styra användningen i högre grad för att säkerställa blandstaden. Hur säkerställs att fördelningen 25 % bostäder och 75 % verksamhet blir verklighet? SCH har dessutom svårt att se vilka kvarter som lämpar sig bra för kontor. SCH anser dessutom att det är för lite tvingande C-kod i bottenplan mellan torgbildningarna.

SCH anser att samtliga torg-ytor, förutom det vid 16-våningshuset, är för små för att de ska etableras till livfulla torg. Möjligen kan de bli mikro-torg, piazzor, liknande Makarna Tods Plats på Magasinsgatan, vilket också är ett positivt inslag i stadsmiljön. Men är avsikten att skapa torg tror vi de är för små. Stråken mellan torgen måste också styras mot att det blir verksamheter i bottenplan mot gata, för att skapa en välfungerande stad.

Göteborg 2016-03-01

Stadsplaneringsforum Centrala Hisingen (SCH)\*

Expedieras till: Stadsbyggnadskontoret, [sbk@sbk.goteborg.se](mailto:sbk@sbk.goteborg.se)

\*) Föreningen Stadsplaneringsforum Centrala Hisingen (SCH) är en ideell partipolitiskt och religiöst obunden sammanslutning av boende på Centrala Hisingen. SCH deltar i opinionsbildning och beslutsprocesser i frågor som rör stadsplanering, grönstruktur och sociala frågor. Föreningens ändamål är att tillgodose medlemmarnas intresse i stadsplaneringsfrågor inom föreningens geografiska område. 2012 fick föreningen Lundbypriset. ([www.sch-gbg.org](http://www.sch-gbg.org))