

Styrelsehandling 10
Norra Älvstranden Utveckling AB
Diarienummer 0036/20
2020-03-06

Beslutsärende – Slutrapport version 1 om Frihamnen

Förslag till beslut

- Styrelsen ställer sig bakom Norra Älvstranden Utvecklings slutrapport ”Frihamnen – Risk- och konsekvensanalys” version 1.0.

Sammanfattning

Under hösten 2019/vintern 2020 har styrelsen fått kontinuerlig information kring kvalitetssäkringen och analysen av ”Helhetsgrepp Frihamnen”:

- 2019-09-20 informerade Projektledare Lina Gudmundsson och Arkitekt Annette Vejen Tellevi styrelsen om uppdraget kring kvalitetssäkring och analys av strukturförslaget för Frihamnen.
- 2019-10-25 statusrapport styrelsen.
- 2019-11-23 fick styrelsen en ny, längre och uppdaterad bild av arbetet med Frihamnen.
- 2020-02-07 fick styrelsen ta del av förslaget till rapport tillsammans med en muntlig dragning om rapporten och dess slutsatser.

Slutrapport

Slutrapporten har nu distribuerats till berörda i projektet inom Göteborg Stad. Lina Gudmundsson och Annette Vejen Tellevi har dessutom presenterat rapporten och dess slutsatser för styrgrupp Frihamnen, styrgrupp Älvstaden, samt programledningen.

Denna rapport ska ses som Älvstranden Utvecklings förutsättningar inför det fortsatta arbetet. Förutsättningarna bör ingå som en viktig byggsten i det inriktningsbeslut som Kommunfullmäktige under 2020 ska ta för Frihamnen enligt Färdplan 2020–2021.

Kort bakgrund

Hösten 2017 pausade Älvstranden Utveckling det pågående planarbetet med Frihamnen efter att ha identifierat för många osäkerheter i projektet.

Omtaget i Frihamnen startade våren 2018 med en öppen ”Kunskapsresa” och fortsatte sedan i en mer formaliserad process mot ”Helhetsgrepp Frihamnen” som avslutades under hösten 2019.

Under processen enades samtliga berörda kommunala förvaltningar och bolag om ett nytt överordnat strukturförslag för det fortsatta arbetet. En tillhörande exploateringskalkyl togs fram under samma period för att få grepp om ekonomin.

Älvstranden Utveckling såg under sommaren 2019 ett behov av att som bolag utvärdera planeringsförutsättningarna, samt göra en egen kvalitetssäkring och analys av förslaget avseende ekonomi, kvalitet och risk.

Arbetet har gjorts utifrån ett markägar-/byggherreperspektiv med syftet att säkra genomförbarheten.

Rapportens slutsatser

Arbetet med Risk- och konsekvensanalysen visar att en fortsättning för Frihamnen kräver att:

1. Projektet avgränsas geografiskt till att enbart omfatta de centrala delarna av Frihamnen, dvs detaljplan 1 och 2, samt Ringön.
2. Projektet får tidigt sätta ekonomiska ramar i form av:
 - Principbeslut om fördelning av A-, B- och C-investeringar.
 - Ett tak för exploateringsbidraget för detaljplan 1 och 2.
3. Framdriften i projektet säkras med en gemensamt beslutad tidplan för när de viktiga besluten måste fattas.
4. Justeringar av strukturförslaget görs i samverkan under det kommande plan- och programarbetet med utgångspunkt i den här rapportens föreslagna parametrar.

En ständig utveckling i Frihamnen

Arbetet kring rapporten för Frihamnen innebär inte att utvecklingen av Frihamnen har stannat av:

- Kommunfullmäktige fattade 2109 beslut om utbyggnad av Jubileumsparken och arbetet med tillstånd, planering och projektering av parken har intensifierats under ledning av Park- och naturförvaltningen i samarbete med Älvstranden Utveckling.
- Projektet temporära bostäder på Kvillepiren invigdes 2019. Inflyttning av de 800 bostäderna påbörjas 2020.
- Bolaget förvärvade en strategisk fastighet av Renova i syfte att ingå i kommande exploatering av Frihamnen.
- Överlåtelseavtal har tecknats med Smyrnoförsamlingen för mark att bygga ny kyrka i Frihamnen. En arkitekttävling presenterades 2019. Planerad byggstart efter sommaren 2020.
- Markanvisningsavtal och samverkansavtal med konsortiets byggherrar har förlängts.
- Sedan 2014 har prototyper som bad och bastu byggts i Frihamnen på platsen för parken, tillsammans med göteborgarna. 2019 vann Jubileumsparken Sienapriset som delas ut av Sveriges Arkitekter för bästa landskapsarkitektur. Jubileumsparken fortsätter att växa: under 2019 besökte drygt 105 000 personer parken.

Jubileumsparken anställer varje sommarsäsong 20–30 ungdomar från olika stadsdelar som parkvärdar för att möta besökarna, mitt i stadsutvecklingen av Frihamnen. Ungdomarna representerar olika stadsdelar i Göteborg, intressen, etnicitet och funktionsvariation.

- Kajskjul 107 är en väl bevarad, upprustad och moderniserad industrihistorisk fastighet från 1940 som ägs och förvaltas av Älvstranden Utvecklingen. Fastigheten är fullt uthyrd och hyser i dag ett 10-tal hyresgäster inklusive en restaurang.

Bilagor

Bilaga 1. Slutrapport ”Frihamnen – Risk- och konsekvensanalys” version 1.0.

Frihamnen - Risk- och konsekvensanalys

2020-01-31

Version 1.0

Arbetsgrupp: Lina Gudmundsson (Projektledare), Annette Vejen Tellevi (Arkitekt), Sara Anderberg (Processledare).

Operativ styrgrupp: Lena Andersson (Vd), Rune Arnesen (Stadsutvecklingschef), Åsa Swan (Urban designchef), Cecilia Andersson (Chef fastighetsutveckling).

Uppdraget genomfördes under hösten 2019/vintern 2020.

Sammanfattning	4
Bakgrund	5
Varför en Risk- och Konsekvensanalys? Och hur?	6
Risker	6
Fyra förutsättningar för det fortsatta arbetet	9
1. Geografisk avgränsning	9
Centrala Frihamnen	11
Yttre Frihamnen	12
2. Tidigt satta ekonomiska ramar	13
Principbeslut om fördelning av A-, B- och C-investeringar	13
Gemensamt tak sätts för exploateringsbidraget	14
3. Framdriften i projektet	15
4. Parametrar	15
Processen framgent	15
Alla bör äga frågan om ekonomi	15
Citylab som arbetsmetod	16
Exploateringskalkylen Centrala Frihamnen	18
Slutsats	20
Bilaga	21
Parametrar	21
Ingångsvärdet antal barn/bostad	21
Friyta med kvalitet istället för kvantitet	23
Sluta så många kvarter som möjligt	25
Andel bostadsrätter och hyresrätter	26
Riktvärden/tak på vad investeringar får kosta	26
Andel kvartersmark vs allmänplatsmark	27

Sammanfattning

Älvstadens största stadsutvecklingsprojekt Frihamnen har pågått under en längre tid och har därmed redan en historia präglad av både fram- och motgångar, precis som alla stora stadsutvecklingsprojekt. Nu går projektet från tidigt skede med visioner och strukturskisser till ett mera traditionellt plan- och programarbete.

Inför detta arbete har Älvstranden Utveckling gjort en Risk- och konsekvensanalys av det strukturförslag som är utgångspunkten för den fortsatta processen. Syftet med arbetet är att säkerställa att det finns rimliga ekonomiska förutsättningar att genomföra projektet samt att analysera och hantera de risker som projektet innebär för Älvstranden Utveckling.

Arbetet med Risk- och konsekvensanalysen visar att en fortsättning för Frihamnen kräver att:

1. Projektet avgränsas geografiskt till att enbart omfatta de centrala delarna av Frihamnen.
2. Projektet får tidigt sätta ekonomiska ramar i form av:
 - Principbeslut om fördelning av A-, B- och C-investeringar¹.
 - Ett tak för exploateringsbidraget.
3. Framdriften i projektet säkras med en gemensamt beslutad tidplan för när de viktiga besluten måste fattas.
4. Justeringar av strukturförslaget görs i samverkan under det kommande plan- och programarbetet med utgångspunkt i den här rapportens föreslagna parametrar.

Om dessa fyra förutsättningar genomförs är Älvstranden Utvecklings slutsats att Frihamnen har goda förutsättningar att lyckas. Projektet har rimliga ekonomiska förutsättningar och svarar upp mot Vision Älvstaden.

Älvstranden Utveckling ser att Frihamnen även blir det första projektet där Älvstranden Utvecklings strategiska mål om att minska växthusgasutsläppen med 50 procent till 2025 implementeras.

Denna rapport ska ses som Älvstranden Utvecklings förutsättningar inför det fortsatta arbetet. Förutsättningarna bör ingå som en viktig byggsten i det inriktningsbeslut som Kommunfullmäktige under 2020 ska ta för Frihamnen enligt Färdplan 2020–2021.

¹ Definition A-, B- och C-investering

A-investering: Bekostas till 100 procent av exploateringsbidrag.

B-investering: Bekostas av exploateringsbidrag och skattefinansiering enligt en överenskommen fördelning.

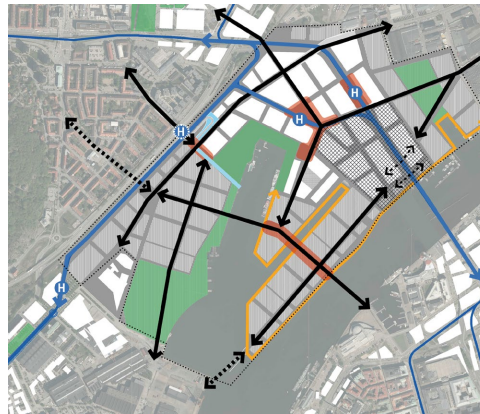
C-investering: Bekostas till 100 procent av skattefinansiering.

Bakgrund

Hösten 2017 pausade Älvstranden Utveckling det pågående planarbetet med Frihamnen efter att ha identifierat för många osäkerheter i projektet. Projektet hade då lidit av en forcerad process och en alldeles för stram tidsram på grund av politiska krav om bostadsvolymer inför Göteborgs 400-års jubileum 2021.

Omtaget i Frihamnen började våren 2018 med en öppen ”Kunskapsresa” och fortsatte sedan i en mer formaliserad process mot Helhetsgrepp Frihamnen som avslutades under hösten 2019 (dokumenterat i *Planeringsförutsättningar Frihamnen 2019-12-06*).

Under processen enades samtliga berörda kommunala förvaltningar och bolag om ett nytt överordnat strukturförslag för det fortsatta arbetet. En tillhörande exploateringskalkyl (*Exploateringskalkyl Älvstaden delområde Frihamnen, 2019-12-03*) togs fram under samma period för att få grepp om den ekonomiska bilden.



Planeringsförutsättningar Frihamnen 2019 till vänster och strukturförslaget till höger.

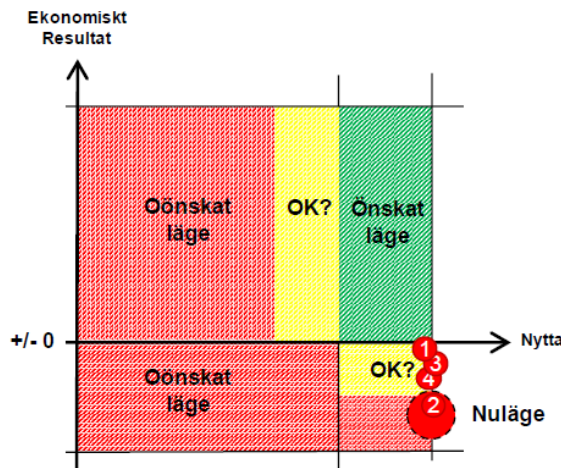
Denna Risk- och konsekvensanalys ska ses i detta sammanhang.

Älvstranden Utveckling såg under sommaren 2019 ett behov av att som bolag utvärdera planeringsförutsättningarna, samt göra en egen kvalitetssäkring och analys av förslaget avseende ekonomi, kvalitet och risk.

Arbetet har gjorts utifrån ett markägar-/byggherreperspektiv med syftet att säkra genomförbarheten.

Varför en Risk- och Konsekvensanalys? Och hur?

Exploateringskalkylen (2019-12-03) visade på ett underskott, vilket illustrerades i Planeringsförutsättningarna med diagrammet nedan.



Grafen illustrerar det ekonomiska resultatet och nyttan/kvaliteten. Röd större punkt symboliserar kalkylen för hela Frihamnen, och de mindre punkterna (1–4) symboliserar det ekonomiska resultatet för respektive område (se karta på sidan 9) inom Frihamnen.

Graf ur Planeringsförutsättningar Frihamnen 2019.

Det är positivt att strukturförslaget uppfyller ingångsvärdena och målsättningarna för Frihamnen. Älvstranden Utveckling står bakom strukturförslaget, men kan samtidigt konstatera att exploateringskalkylen innebär en ekonomisk risk för bolaget.

Syftet med Risk- och konsekvensanalysen är bland annat att undersöka de ingångsvärden projektet haft att förhålla sig till samt andra ingående parametrar. Detta för att identifiera möjliga justeringar av dessa som kan resultera i en ekonomi i balans för Älvstranden Utveckling. Syftet är även att ge konkreta förslag som minskar riskerna, samt föreslå hur den fortsatta processen skulle kunna utformas.

Arbetet har gjorts internt på Älvstranden Utveckling och bedrivits av en liten grupp med täta avstämningar samt heldagar med ledningsgruppen. Älvstranden Utvecklings styrelse har informerats kontinuerligt kring uppdragets framdrift och resultat.

Denna rapport kommer inte att gå närmare in på arbetsgången eller redovisa samtliga parametrar och scenarier som har analyserats – här redovisas enbart slutsatser av höstens arbete.

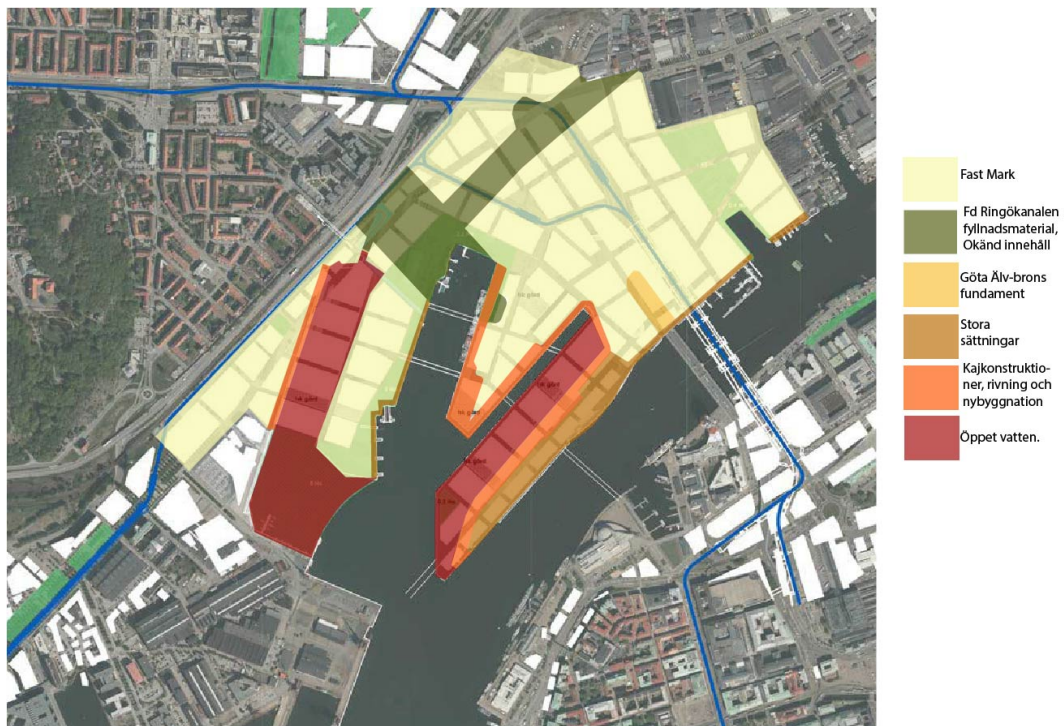
Risker

Det man vanligtvis räknar med i projektkalkylens riskreserv är oförutsedda kostnader under projektets genomförande.

Vi har tidigare i stadens projekt till exempel sett en ovanligt hög anbudsnivå, entreprenörer som inte håller måttet, stora gasledningar som ska flyttas, bergspetsar i leran som man inte haft kännedom om, nya lagkrav, synpunkter och krav från Länsstyrelsen i ett sent skede, behov av påseglingskydd, och så vidare. Dessutom finns den allmänna risken som berör alla projekt, speciellt projekt som ska pågå över lång tid: konjunktursvängningar kommer ofrånkomligt att leda till förseningar, samt variationer i markintäkter.

Men bortsett från det oförutsedda kan vi redan nu identifiera en rad risker som hör hemma i planeringsfasen och/eller är specifika för Frihamnen:

- Omfattningen av Frihamnsprojektet är i sig en stor risk, eftersom den innebär att samtliga risker ökar med skalan. Fullt utbyggt ska det bo lika många människor i Frihamnen som i till exempel Eslövs eller Ystads tätort. Det är svårt att få grepp om och planera en så stor yta och det kommer att krävas stora finansiella muskler för att kunna genomföra ett så stort projekt.
- Markförutsättningarna i Frihamnen är också en stor risk. Kartan nedan visar att den stadsbyggnad som ligger i röda, orangea, och mörkgula fält kommer kräva betydligt mer resurser än utbyggnad som sker på fast mark (ljusgult). Ytor utanför fast mark innebär en större risk, mer komplexa planerings- och tillståndsprocesser, och ett genomförande till högre kostnader.



Markförutsättningar inom Frihamnen.

- Tidsaspekten är svårhanterlig – projektet kommer som minst att löpa över 30 år och inget tyder på att omvärlden kommer förändras i ett långsammare tempo under den tiden – tvärtom. Så vad ska projektet ta höjd för? Redan nu kan till exempel konstateras att klimatfrågan ser annorlunda ut än då projektet startade.
- Ytterligare en risk är de stora beroenden som projektet har, det vill säga övriga projekt som planeras genomföras inom området – till exempel stadsövergripande gator som Hjalmar Brantings Boulevard; ny spårdragning enligt Sverige-förhandlingen, och Jubileumsparken. För några har det ännu inte beslutats hur kostnaderna ska fördelas mellan exploateringen och skattekollektivet, och oenighet inom staden om hur man bedömer detta gör att det blir omöjligt att skapa sig en klar bild av projektets ekonomiska förutsättningar.
- På liknande sätt som med den ekonomiska fördelningen finns det risk att olika delar av stadens organisation; förvaltningar och bolag inte kommer överens om

planmässiga val, vilket kan resultera i att beslut blir svåra och bordläggs under lång tid.

- Förseningar i stadsutvecklingsprojekt kan även ha flera andra orsaker: processer som inte startar enligt tidplan, eller inte är synkroniserade, svag resurssättning i berörda bolag och förvaltningar, problem med förankring av inriktningsbeslut, oklarhet om vilken inriktning som ska gälla, för att nämna några.
- Vi vet genom erfarenheter från tidigare projekt att potentiella förseningar riskerar att bli en stor kostnadspost.
- Exploatörens finansiella risktagande påverkas av samtliga tidigare nämnda risker. Den ekonomiska risken är avsevärt större i Frihamnen än tidigare områden som Älvstranden Utveckling byggt ut. Det beror dels på områdets storlek men också på att det saknas befintlig infrastruktur i området.
- När första utförsäljningen av byggrätter är genomförd har Älvstranden Utveckling ett juridiskt åtagande mot köparen att bygga ut infrastrukturen i delområdet eftersom det ingår i byggrättspriset. Om konjunkturen sedan skulle svikta kraftigt och försäljningsintäkterna blir lägre eller priserna går ner så mycket att Älvstranden Utveckling måste avvakta ytterligare utförsäljning, blir det stor likviditetspåverkan och höga räntekostnader eftersom utbyggnaden av områdets grundläggande infrastruktur ändå måste fortgå.
- Älvstranden Utveckling har ambitioner med hänsyn till kvalitet och bolagets har egna strategiska mål om att begränsa växthusgasutsläppen från samtliga projekt på Älvstranden Utvecklings områden med 50 procent till år 2025. Målet är nödvändigt för en hållbar stadsutveckling och längre in i framtiden kommer det förmodligen inte att få någon stor ekonomisk betydelse. Men målet kan innebära kostnader i ett initialt skede både för planering och sannolikt även för utvecklingsprojekt.

Fyra förutsättningar för det fortsatta arbetet

Resultatet av Risk- och konsekvensanalysen sammanfattas som fyra förutsättningar för det fortsatta arbetet med Frihamnen. Med dessa fyra förutsättningar reduceras riskbilden väsentligt, vilket i sin tur leder till större flexibilitet och frihetsgrader i det fortsatta arbetet.

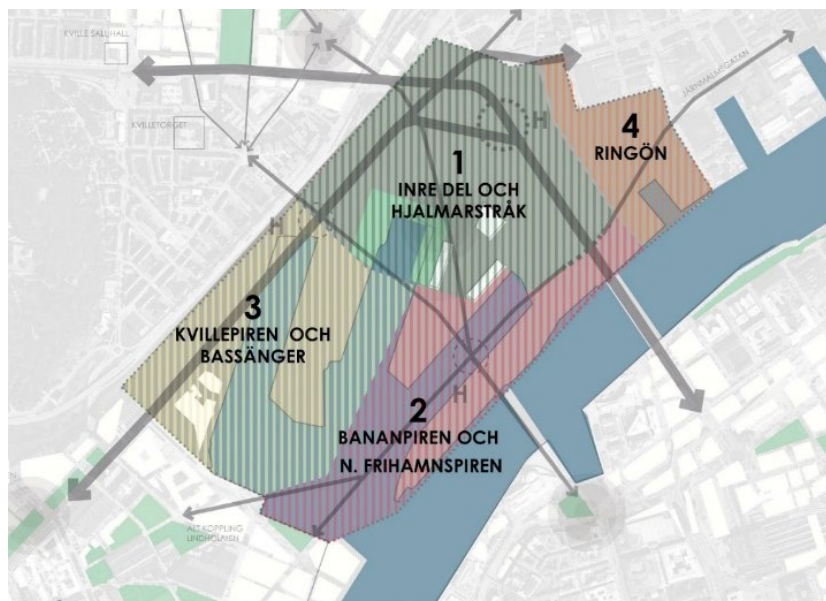
1. Projektet avgränsas geografiskt till att enbart omfatta de centrala delarna av Frihamnen.
2. Projektet får tidigt sätta ekonomiska ramar i form av:
 - Principbeslut om fördelning av A-, B- och C-investeringar.
 - Ett tak för exploateringsbidraget.
3. Framdriften i projektet säkras med en gemensamt beslutad tidplan för när de viktiga besluten måste fattas.
4. Justeringar av strukturförslaget görs i samverkan under det kommande plan- och programarbetet med utgångspunkt i den här rapportens föreslagna parametrar.

1. Geografisk avgränsning

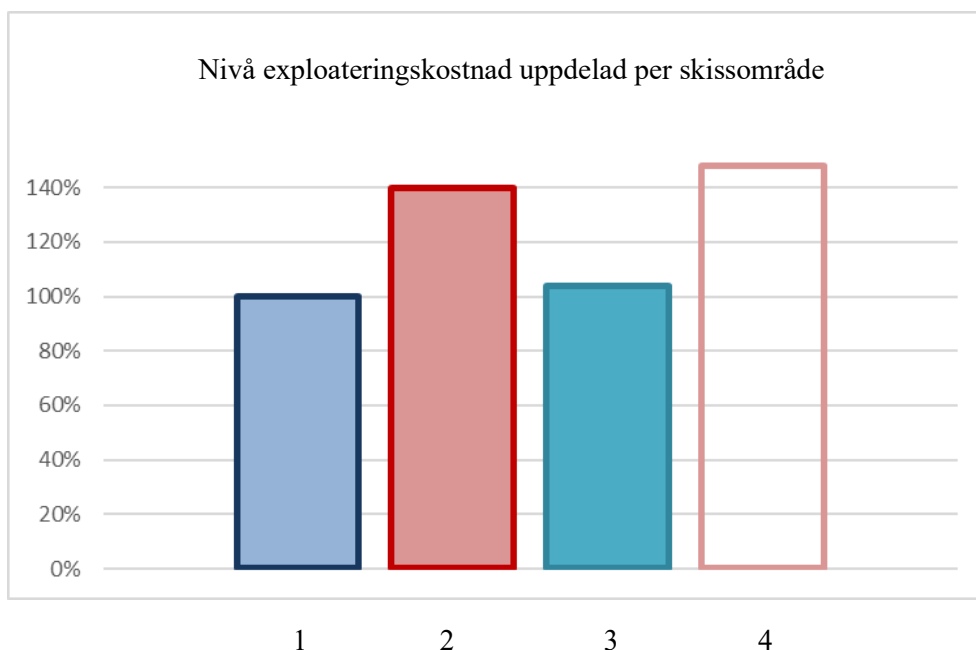
Under arbetet med Helhetsgreppet har en grov utbyggnadsordning tagits fram och helt naturligt kommer vissa delar av området inte att bebyggas i närtid. Älvstranden Utveckling vill nu övergå från att beskriva ”ytor som är tidiga etapper” och ”ytor som är sena etapper” till att formellt avgränsa Frihamnen. ”Elefanten måste styckas i bitar”.

Det finns flera skäl till att avgränsa projektet i detta skede, men samtliga innebär att sänka risken i projektet.

Under arbetet med helhetsgreppet delades Frihamnen in i fyra skissområden utifrån deras olika förutsättningar – se illustration nedan.



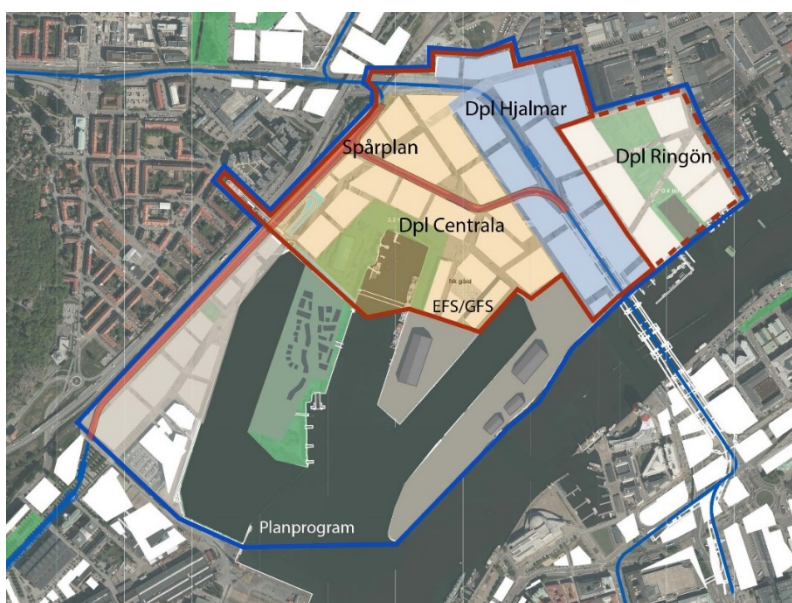
Skissområden i Frihamnen under framtagandet av strukturförslaget.



De fyra staplarna visar exploateringskostnad/BTA för skissområde med utgångspunkt i nivån för område 1.

För Ringön (skissområde 4) se resonemang på sidan 12. För det området är nivån för exploateringskostnaden/BTA inte tillräckligt studerad.

Skalan (yta och tid) tillsammans med markförutsättningarna och skillnaden i exploateringskostnaden har lett fram till förslaget nedan. Ytan inom den röda ramen benämns fortsättningsvis som Centrala Frihamnen och består förslagsvis av fyra detaljplaner. Detta är den del som Älvstranden Utveckling utifrån analysarbetet vill gå vidare med och som bör avgränsas till ett eget projekt.



Förslag på nya gränser för Frihamnsprojektet.

Göteborg Stad kommer ta fram ett uppdaterat planprogram för hela Frihamnen under 2020–2021 (enligt beslut i byggnadsnämnden 2019-12-17), vilket är positivt. Ett genomförande på sikt av hela strukturförslaget är det som Centrala Frihamnen ska ta höjd för och även förbereda för. Vilka kostnader som Centrala Frihamnen ska ta i detta skede för resterande ytor i Frihamnen behövs utredas vidare inom det fortsatta arbetet.

Centrala Frihamnen

Skissområde 1, dvs i princip området för de två redan påbörjade detaljplanerna som i rapporten benämns detaljplan ”Hjalmar”² och detaljplan ”Centrala”³, är det område där planeringsarbetet med uppbyggnaden av kunskap nått längst och därmed det område som har den lägsta risknivån.

Beträffande geotekniken handlar det om typisk Göteborgsmark och det är enbart sträckan där den tidigare Ringökanalen gick som eventuellt skulle kunna bjuda på överraskningar i form av hittills okända föroreningar.

Genom att bebygga ytorna i Centrala Frihamnen knyts Hisingen ihop med innerstaden. Hisingsbron tas i drift under 2021 och är en viktig pusselbit. Lika viktig blir dess fortsättning genom Frihamnen, dvs Hjalmar Brantings Boulevard. Att börja med ryggraden i form av Hisingsbron, spår och boulevard och sedan fylla på med bebyggelse utmed gatorna är en logisk utbyggnad. Likaså att parallellt börja med bostäder kring det som ibland benämns ”hjärtat” vid Jubileumsparken och den planerade Smyrnakyrkan.

Området rymmer stora investeringar; Hjalmar Brantings Boulevard, ny spårväg, sociodukt (gång- och cykelförbindelse till Brämaregården), ny bro mellan Ringön och Frihamnen, samt Jubileumspark. Men området har samtidigt en stor exploateringspotential i ett ytterst centralt läge i staden. Från hållplatsläget i Hjalmar Brantings Boulevard är det endast en hållplats, eller en kort promenad, till Centralstationen och det framtida Region City.

Ringön

Ringön (skissområde 4) föreslås ingå som en del av Centrala Frihamnen men har fått en streckad inramning på illustrationen på föregående sida, eftersom området behöver bearbetas ytterligare innan förutsättningarna finns för att påbörja detaljplanearbete.

Området utgör ungefär en fjärdedel av ytan för Centrala Frihamnen, men antas i kalkylen förorsaka 95 procent av kostnaderna för förberedande arbeten. Det rör bland annat ett rimligt antagande om att marken här är grovt förorenad, vilket behöver utredas ytterligare. En mycket stor del av kostnaden ligger på en kostsam kajutbyggnad, och där finns det betydliga belopp att spara genom att bygga slänt istället för kaj. Området bedöms även kunna klara en högre exploatering än det som har tilldelats i arbetet med helhetsgreppet. Därför är det realistiskt att anta att en ny planering av området skulle kunna resultera i en god projektekonomi.

² ”Detaljplan för blandad stadsbebyggelse och infrastruktur vid Hjalmar Brantingsgatan i Frihamnen inom stadsdelen Tingstadsvassen”

³ ”Frihamnen, detaljplan 1, Lundbyvassen 736:168, inom stadsdelen Lundby”

Yttre Frihamnen

För de två skissområdena som ingår i ”Yttre Frihamnen” bör strukturplanens planeringsförutsättningar finnas kvar som underlag för den framtida utbyggnaden.

Det är viktigt att alla projekt håller sig till strukturplanen så att inga framtida kopplingar omöjliggörs. Men bortsett från det har områdena helt olika förutsättningar.

Skissområde 2

Pirarna, dvs skissområde 2, är å ena sidan Frihamnens mest spektakulära yta med störst marknadsmässig potential och det man främst förknippar med området.

Å andra sidan innehåller projektet här ett antal okända faktorer och får därmed en helt annan riskbild än de centrala delarna av Frihamnen, främst på grund av de geotekniska förutsättningarna och risken med att bygga ut i vatten. När pirarna byggdes var de inte avsedda för stadsbebyggelse, så utöver skicket de befinner sig i är varken bärighet eller måtten lämpliga. Exploateringskostnaden här skulle därför ligga på en helt annan nivå än de övriga delarna av projektet. För att inte belasta övriga delar av Frihamnen måste dessa ytor därför i ett senare skede bli ett eget projekt med en egen logik och intäktsnivå.

I tidiga modeller och visioner har fokus varit på de här delarna av Frihamnen. Kopplingar över vattnet, pirerna och de vattennära lägena har illustrerats i visionsbilder och detta nya förhållningssätt skiftar fokuset i Frihamnen.

Bananpiren föreslås under tiden programmeras för event och andra funktioner av mer tillfällig karaktär. Den blir således inte en ”död” yta utan en i synnerhet levande yta som kan nyttja sitt centrala läge till att få en egen status i staden, även om den inte blir bebyggd med permanent stad under den närmsta framtiden. Därmed sparas den bästa ytan till ett senare skede när förutsättningarna är rätt och en stor del av nödvändig infrastruktur är utbyggd och klar.

Skissområde 3

Den norra delen av Yttre Frihamnen med Kvillepiren och Lundbybassängen har andra ekonomiska möjligheter. Kvillepiren består i jämförelse med de två andra pirerna av förhållandevis bra och fast mark. Den huserar snart 800 temporära bostäder med tillfälligt bygglov i 15 år (2020–2035). Den utfyllnad av Lundbybassängen som planeras enligt strukturförslaget bör under tiden kunna ske med fyllnadsmassor så den hinner sätta sig tills det blir dags att bygga stad och park. En utbyggnad här är därför realistisk efter 2035. Om utfyllnaden kan ske i en takt som anpassas till tillgängliga massor från andra projekt kan kostnaden för utfyllnaden hållas nere.

Så länge kopplingen till innerstan (broar mellan Kvillepiren-Norra Frihamnspiren-Bananpiren-Operan) inte är utbyggd kommer området i högre grad få sitt naturliga sammanhang med Lindholmen och delvis Brämaregården.

På Lindholmen upplever Lindholmen Science Park ett stort etableringstryck och därtill en pågående förskjutning av områdets tyngdpunkt på grund av Geelys innovationscenter. Spårvagnsdragningen med nytt hållplatsläge samt färjeläget på Pumpgatan kommer enbart att förstärka den utvecklingen. I det sammanhanget kommer utfyllnaden av Lundbybassängen att spela en viktig roll för Lindholmen med både stadspark och högvattenskydd.

I en nära framtid skulle Lindholmsalléns förlängning åt nordost kunna genomföras genom att företagsetableringarna tillåts sprida sig längs den.

2. Tidigt satta ekonomiska ramar

I exploateringsprojekt inom Älvstaden skrivs vanligtvis ett exploateringsavtal mellan Göteborg Stad och Älvstranden Utveckling vid detaljplanens antagande. Fram tills dess har ett mera generellt ramexploateringsavtal gällt.

Exploateringsavtalet reglerar utbyggnaden av allmän plats och fördelningen av kostnader, med mera. För att minimera projektets risker önskar Älvstranden Utveckling att det i Frihamnen sätts ekonomiska ramar betydligt tidigare. Detta för att kunna arbeta med ekonomin i en iterativ process tillsammans med framtagandet av de fysiska planerna och därigenom undvika överraskningar sent i processen som orsakar stopp eller fördyringar.

Eller uttryckt med andra ord; ekonomiska förutsättningar inför planering istället för ekonomiskt resultat av planering.

Principbeslut om fördelning av A-, B- och C-investeringar⁴

I projekt Frihamnen ingår flera stora infrastrukturprojekt, även med den nya projektavgränsningen. En del är finansierat via Sverigeförhandlingen men merparten ska finansieras av exploatören och/eller Göteborg stad via skattemedel.

Då det finns osäkerheter kring fördelning av stora poster mellan Göteborg stad via skattefinansiering och Älvstranden Utveckling finns det ett behov av att tidigt i planeringsskedet enas om en principfördelning av kostnader. Älvstranden Utveckling behöver i ett tidigt skede veta hur stor andel av investeringarna som ska belasta byggrätterna eftersom hela Älvstranden koncernen påverkas av den framtida resultat- och likviditetsplaneringen för Frihamnen.

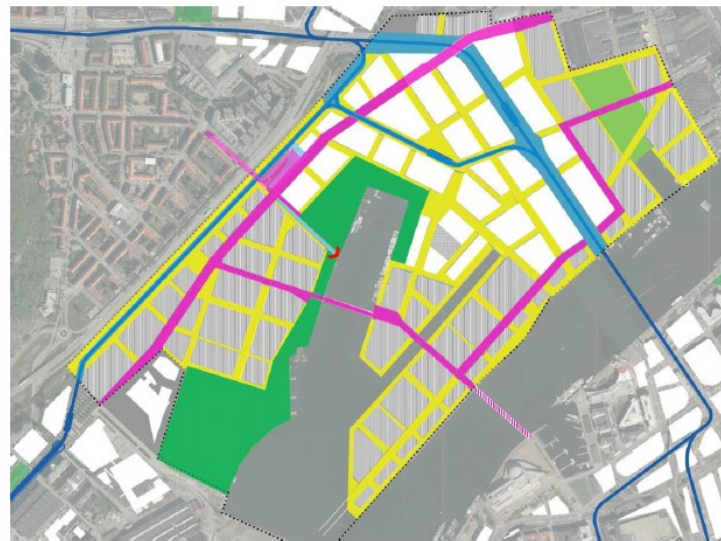
Det handlar om att undvika senare otydlighet och låsningar kring vem som ska finansiera utbyggnaden. Denna fördelning bör vara en del av det inriktningsbeslut som kommunfullmäktige tar.

⁴ Definition A-, B- och C-investering

A-investering: Bekostas till 100 procent av exploateringsbidrag.

B-investering: Bekostas av exploateringsbidrag och skattefinansiering enligt en överenskommen fördelning.

C-investering: Bekostas till 100 procent av skattefinansiering.



	Generalplanekostnad, 0% exploateringsbidrag, 100% skattefinansierat via TN investering		Stomme stadsdelspark, 80% exploateringsbidrag, 20% skattefinansierat via PN exploatering
	Stomme Operaförbindelse, 50% exploateringsbidrag, 50% skattefinansierat via TN exploatering		Lokal Allmän Plats, 100% exploateringsbidrag, 0% skattefinansierat
	Stomme huvudgata, sociodukt 50%, exploateringsbidrag, 50% skattefinansierat via TN exploatering		Stomme slussport, 50% exploateringsbidrag, 50% skattefinansierat via KVN exploatering
	Stomme stadspark, 50% exploateringsbidrag, 50% skattefinansierat via PN exploatering		

Preliminär fördelningskarta för samfinansierade anläggningar från exploateringskalkylen 2019-12-03.

Det finns idag ett förslag till fördelning som Fastighetskontoret tillsammans med Älvstranden Utveckling tagit fram i arbetet med exploateringskalkylen. Tills annat sker så är detta den fördelning som projektet har utgått från.

Fördelningen har skett utifrån en hypotes kring vad som rimligen bör landa på exploitören (Älvstranden Utveckling) och vad som är kostnader som Göteborg Stad genom skattefinansiering skulle behöva stå för oavsett en utbyggnad i Frihamnen.

Fördelningen är pragmatisk så till vida att Hjalmar Brantings Boulevard och parallella genomfartsgator delats upp som en C-investering respektive två A-investeringar, istället för tre B-investeringar. Älvstranden Utveckling efterfrågar en tydlighet kring detta och att Älvstranden Utveckling tillsammans med stadens förvaltningar samt Stadsledningskontoret enas kring vad som bör vara A-, B- och C-investeringar.

Gemensamt tak sätts för exploateringsbidraget

I projektkalkylen för de detaljplaner som är först ut i Frihamnen och som benämns i detta dokument som detaljplan Centrala och detaljplan Hjalmar är exploateringsbidraget för A-investeringar plus del av B-investeringarna cirka 3 500 kr/kvm BTA. (Med exploateringsbidrag avses enligt PBL exploateringsens bidrag till utbyggnad av allmänplats, däremot ligger inte till exempel Älvstranden Utvecklings byggherrekostnader i beloppet).

Det är därför rimligt att ett tak sätts för exploateringsbidraget till cirka 3 500 kr/kvm BTA. Om det visar sig att exploateringsbidraget inte räcker till att genomföra projektet

kan ett reviderat inriktningsbeslut behöva tas som justerar omfattning av de medel Göteborg stad ska bekosta via skattemedel. Alternativt att kostnaden ses över och om så är möjligt reduceras ned genom lämpliga besparingar.

3. Framdriften i projektet

Frihamnen har en historia av start-stopp. I nästa fas behövs samordnad framdrift och att berörda parter taktar med varandra för att få bygga upp ett momentum. Framdriften i projektet säkras med en gemensamt beslutad tidplan för när kritiska beslut måste fattas. Alla involverade parter åtar sig att förankra, resursätta och följa tidplanen.

Den viktigaste faktorn för framdrift i Frihamnsprojektet blir att säkra processen för avgörande beslut, både på politiskt och administrativ nivå. Det innebär att tidigt sätta en realistisk tidsplan som samtliga berörda parter åtar sig att följa liksom den beslutsgång som är antagen inom Älvstadsorganisationen.

Älvstranden Utveckling åtar sig härmed att göra sin del i detta.

4. Parametrar

Under arbetets gång har ett antal parametrar som påverkar projektets ekonomi studerats, exempelvis krav på friyta, andel kvartersmark vs allmänplats, med flera. En del av dessa parametrar har varit givna ingångsvärden sedan många år tillbaka och har i vår analys visat sig få stor effekt på det ekonomiska resultatet.

Denna analys ska ses som ett underlag inför de ställningstagande som måste göras i det fortsatta arbetet. Exakt vilket värde/procent/andel som parametern ska justeras till är en gemensam uppgift i det fortsatta arbetet att närmare studera och enas kring. Det behövs djupare analyser och konsekvensbeskrivningar för att kunna välja lösningar.

Under arbetet har ett urval gjorts av de parametrar som har störst potential och dessa presenteras i bilagan till denna rapport.

Processen framgent

Alla bör äga frågan om ekonomi

Inom alla större projekt får man ofta en rollfördelning där vissa pratar ekonomi och andra pratar kvalitet. Ovanpå det finns olika värderingar – att kvalitet räknas som viktigare än ekonomi, eller vice versa. Detta kan skapa svårlösta konflikter.

Ofta vinner ekonomin till slut, till priset av en känsla av att bli överkörd bland de som förespråkar kvaliteterna. I värsta fall upptäckts det för sent att ekonomin är ohållbar och projektet blir inte av överhuvudtaget.

Inom Göteborgs Stads planarbete har ekonomin historiskt sett varit en underordnad del av planprocessen. På grund av diverse ekonomiska bakslag ändras dock det arbetssättet nu,

och en ekonomisk förstudie har lagts in som en integrerad del av arbetsprocessen med planprogrammet. Men trots det lever det gamla arbetssättet delvis kvar och man lägger till exempel ekonomin i en egen arbetsgrupp. Det riskerar att avvägningarna mellan kvalitet och ekonomi kommer att ske i ett för sent skede av planprocessen. Älvstranden Utveckling ser det därför som väsentligt att dessa avvägningar, på samma sätt som andra hållbarhetsfrågor, sker integrerat i samtliga arbetsgrupper.

Som man brukar arbeta inom Planarbetet: (Pp och Dpl)

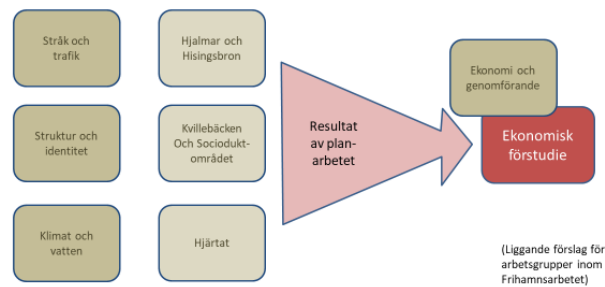


Illustration av hur ekonomifrågor hanteras som en separat fråga.

Skulle man kunna låta alla äga ekonomin istället?

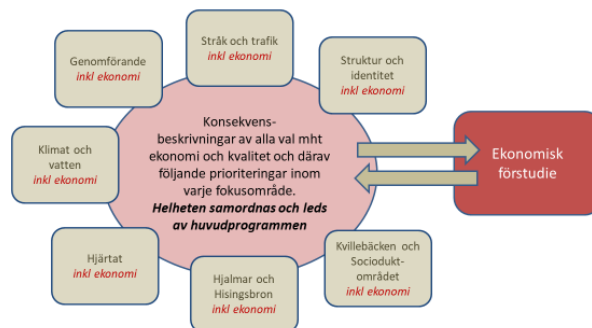


Illustration av hur ekonomifrågor integreras inom frågeställningarna.

Citylab som arbetsmetod

Älvstranden Utveckling avser arbeta enligt Citylab i det fortsatta arbetet. I Masthuggskajen har Citylab fungerat bra och medfört att hållbarhetsperspektiven har integrerats i projektet. Citylab som processverktyg har medfört att alla ingående intressenter har blivit delägare i mål och ambitioner för Masthuggskajen. För att lyckas i Frihamsprojektet måste kvalitetsambitionerna vägas av i relation till projektekonomi och Citylab kräver numera att projektets hållbarhetsåtaganden är ekonomiskt analyserade, särskilt utifrån exploateringsekonomi. Därför tror vi att Citylab kan vara ett verktyg för oss att både ta ansvar för att utvecklingen sker på ett hållbart sätt och med en ekonomi i balans.

Vi vill minska risken genom att tidigt identifiera investeringar som kan ge mest vision per krona, samt minska risken för oförutsedda kostnader. I praktiken innebär det att avvägningar, i stort och i smått, behöver göras med hänsyn till de ekonomiska ramarna. Det i sin tur innebär att Älvstranden Utveckling och stadens förvaltningar kan behöva studera lösningar och göra prioriteringar på en mer detaljerad nivå tidigare än vanligtvis.

Exploateringskalkylen Centrala Frihamnen

I ett projekts tidiga skeden måste man använda sig av en grov kalkyl (i detta fallet en markutvecklingskalkyl) det vill säga ett överslag som enbart innehåller grova nyckeltal enligt erfarenheter från tidigare projekt.

Denna kalkyl bör vara så robust att den håller genom hela projektets gång. Man måste därför räkna försiktigt på både kostnads- och intäktssidan, eftersom alla projekt innehåller osäkerheter som kan riskera att stjälpa projektet i ett senare skede om man har varit för optimistisk. Detta gäller inte minst projekt av Frihamnens massiva storlek och särart.

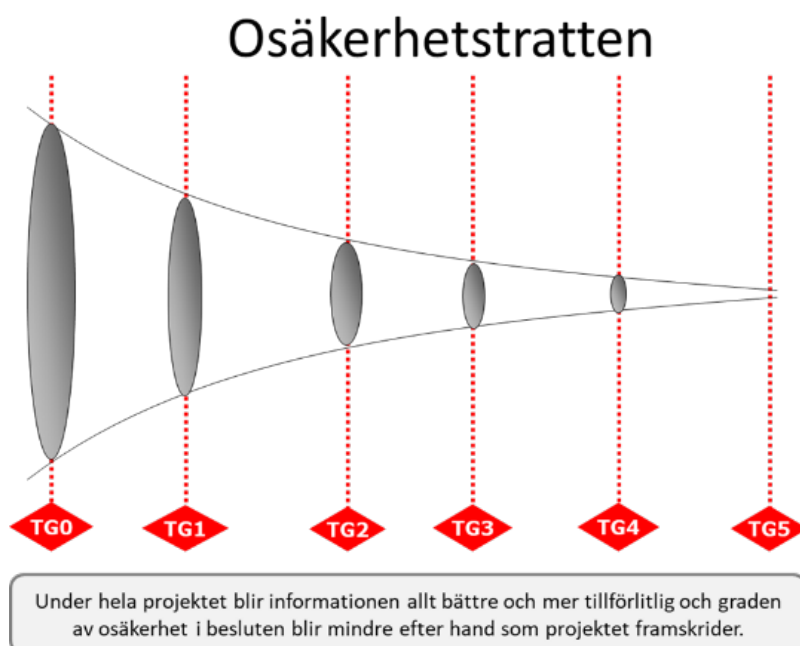


Illustration enligt XLPM:s principer av hur ett projekts osäkerhet minskar efterhand som projektet fortlöper.

Under arbetet med helhetsgreppet har Älvstranden Utveckling beräknat intäkterna enligt dessa principer, vilket kan anses ge en skevhet i kalkylen, eftersom projektet på kostnadssidan har räknat på ett mera differentierat sätt.

Denna Risk- och konsekvensanalys har nu gett Älvstranden Utveckling en genomlysning av projektet och en överblick över förutsättningar och risker, och bland annat formulerat de fyra förutsättningarna för det fortsatta arbetet som detta PM inleds med. Det betyder att osäkerheten på både kostnads- och intäktssidan har minskat och bolaget kan därför ta

steget över till att räkna mera differentierat på intäktssidan⁵. Fortfarande räknar Älvstranden Utveckling dock försiktigt i jämförelse med liknande projekt i staden och ser det som en förutsättning för genomförandet att soliditeten, den samlade riskreserven i projektet, kan höjas.

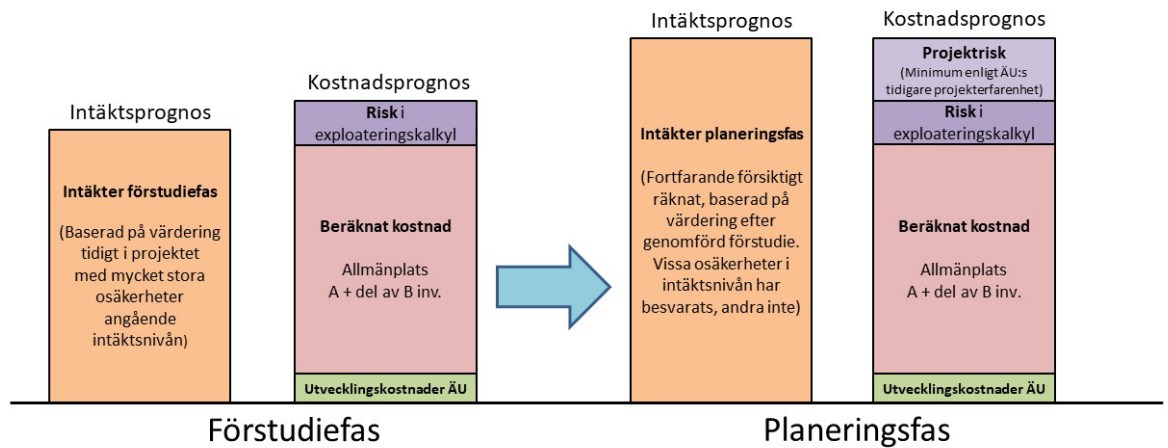


Illustration av hur projektet nu går från förstudiefasen (i detta skede var det hela Frihamnen som kalkylen innefattade) till planeringsfas för Centrala Frihamnen, och hur exploateringskalkylen har uppdaterats.

Exploateringskalkylen för Centrala Frihamnen visar nu på ett resultat där intäkter och kostnader är i balans. Då finns det även en riskreserv i form av en projektrisk beräknad utifrån ett minimum enligt Älvstranden Utvecklings erfarenhet från tidigare projekt, samt ett riskpåslag som redan gjorts i exploateringskalkylen.

⁵ I exploateringskalkylen för Centrala Frihamnen har samma nyckeltal för intäkter använts oavsett läge. Det vill säga all mark har försetts med samma prislapp per BTA. När projektet sedan genomförs kommer markpriserna att vara utifrån rådande marknadssituation och differentieras efter funktion, läge och planbestämmelser. Det är därför viktigt att man i planerna placerar rätt funktion på rätt plats för att maximera området intäkter.

Slutsats

Sammanfattningsvis ser Älvstranden Utveckling att med de fyra förutsättningarna för det fortsatta arbetet som har presenterats i denna rapport så finns det goda förutsättningar att lyckas. Riskerna har analyserats och en hantering av dessa har påbörjats till exempel genom att projektet avgränsas geografiskt. Älvstranden Utveckling anser att projektet har rimliga ekonomiska förutsättningar och svarar upp mot Vision Älvstaden. Därmed kan projektet gå vidare med planprocessen.

Nu handlar det om samverkan och att alla parter går in med gemensamma prioriteringar och tar projektet från tidigt skede genom planeringsskedet och till ett genomförande. Frihamnen har potential att göra mycket gott för hela staden och leverera enligt visionen för Älvstaden.

Bilaga

Parametrar

Ett antal parametrar har valts ut för att de innehåller en potential till att reducera risken, och/eller för att de bidrar till att nå den efterfrågade balansen mellan ekonomiskt resultat och nytta. Utöver dessa parametrar finns det ekonomiska åtgärdsförslag som presenteras i Planeringsförutsättningar Frihamnen som projektet också bör gå vidare med och undersöka.

Nedan följer en genomgång av de parametrar som Älvstranden Utveckling föreslår att projektet ska arbeta med under det fortsatta planarbetet.

Ingångsvärdet antal barn/bostad

I Frihamnen finns det från början ingångsvärden för att kvantifiera offentliga friytor samt friytor för skolor och förskolor i området.

Ingångsvärden i Helhetsgreppet:
2,0 inv pr bostad (75m² BOA)

därav 0,5 (= 25%) skolbarn, 1-15 år
(33% barn i fsk, 22% i F-3, 45% i 4-9)

**Offentlig friyta
(park, torg, gågata, kaj samt skolgård):**
10 m² pr inv +
35 m² pr barn i förskola,
20 m² i F-3 och
15 m² i 4-9.

Av ytorna för barnen kan 10 m² samnyttjas i park.

Räknas ovanstående siffror ihop innebär ett krav på 26,35 kvm offentlig friyta per bostad, vilket i sin tur blir 27 ha eller cirka 22,5 procent av Frihamnens samlade yta.

Under arbetet med strukturplanen våren 2019 blev det tydligt att den största begränsningen för möjlig exploatering ligger i ingångsvärdet 0,5 barn per bostad. Analysen visar att det i princip är möjligt att lägga in flera bostäder i strukturen om man enbart skulle ta hänsyn till alla andra kriterier för bostadskvaliteter, medan det är omöjligt att få in flera skolgårdar. Det blir därmed tydligt vilka ekonomiska konsekvenser skolorna får i projektet och det blir därför viktigt att inte planera för flera skolor än nödvändigt och att dessutom undersöka om friytekraften är rimliga när man ska bygga tät innerstad.

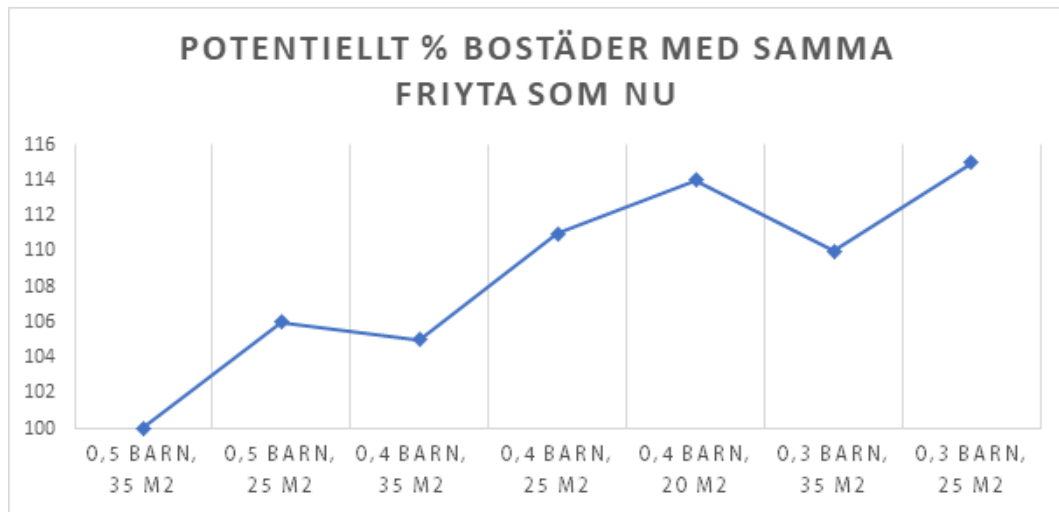
Boende	Pr bostad	Vuxna, + ej skolbarn	Skolbarn 1-15	% skolbarn
Hela Göteborg	2,02	1,69	0,33	16
Krav på Frihamnen	2,0	1,5	0,5	25
Enligt färdplanen	2,0	1,6	0,4	20
Exempelområden				
Linneplatsen	1,8	1,6	0,2	11
Mariaplan	1,8	1,6	0,2	12,7
Grimmered	3,0	2,3	0,7	23
Askim	2,4	1,9	0,5	20
Kvillebäcken	1,7	1,5	0,2	12
Eriksberg	2,0	1,7	0,26	13
Lundby	1,95	1,6	0,35	18

Jämförelse av kraven på Frihamnen med hela Göteborg stad samt med sju olika sorters områden.

Analysen började med att värdera rimligheten av planeringsförutsättningen 0,5 (vilket innebär 25 procent) skolbarn per bostad genom att jämföra med verkligheten.

Snittet i hela Göteborg är två personer per bostad, men det är enbart 0,33 skolbarn per hushåll. Det betyder att 16 procent av alla göteborgare är mellan 1 och 15 år gamla. För att hitta områden med så många skolbarn som 0,5 per bostad, vilket är det Frihamnen i nuvarande strukturplan dimensionerats för, måste man till villaområden som Askim och Grimmered. Men inte ens i Grimmered med 0,7 skolbarn per bostad utgör skolbarnen 25 procent av befolkningen. I innerstadsområden som Linné eller Majorna ligger snittet på cirka 0,2 skolbarn per bostad eller mellan 11 procent och 13 procent. Detsamma gäller nya bostadsområden som Östra Kvillebäcken och Eriksberg. Hela Lundby ligger på ungefär samma genomsnitt som Göteborg i stort.

I stället för dessa strikta krav anser Älvstranden Utveckling det rimligt att i den fortsatta planprocessen planera för Göteborgssnittet på 0,3 skolbarn per bostad. Och med en mera flexibel yta för förskolebarnen skulle samma mängd friyta som planerats in i helhetsgreppet ge en ny och större frihet när man planerar in bostäder i Frihamnen. Det skulle då inte vara just friytorna för barn som skulle begränsa exploateringen.



Den blå kurvan visar hur många procent fler bostäder man hypotetiskt skulle kunna planera in med annan andel förskolebarn blir per bostad. Exempel: 0,4 barn per bostad, 25 kvm friyta per förskolebarn skulle potentiellt kunna ge drygt 10 procent flera bostäder.

Rekommendation för Centrala Frihamnen: Att räkna med en barnsiffra som ligger nära snittet för Göteborg, dvs 0,3 skolbarn per bostad i kombination med att det hårda kravet på friyta omdefinieras (se nästa parameter).

Friyta med kvalitet istället för kvantitet

Kraven på storleken av friyta för barnen är en problemställning som inte endast kan behandlas matematiskt. Det man kan säga är att det är betydligt svårare att få till 35 kvm per förskolebarn i tät innerstadsmiljö än i t ex ett villaområde. Inte ens om 10 kvm av dessa kan läggas i en offentlig park är det en enkel uppgift.

Vi kan konstatera att det är ytterst sällan staden lyckas uppföra förskolor i innerstaden som uppfyller friytekravet fullt ut.

Den naturliga frågan blir då om man kan ställa samma kvantitetskrav överallt i staden eller om man i tät innerstadsmiljö snarare bör jobba med kvalitetskriterier eller lekvärdesfaktor på liknande sätt som man till exempel gör i Malmö⁶.

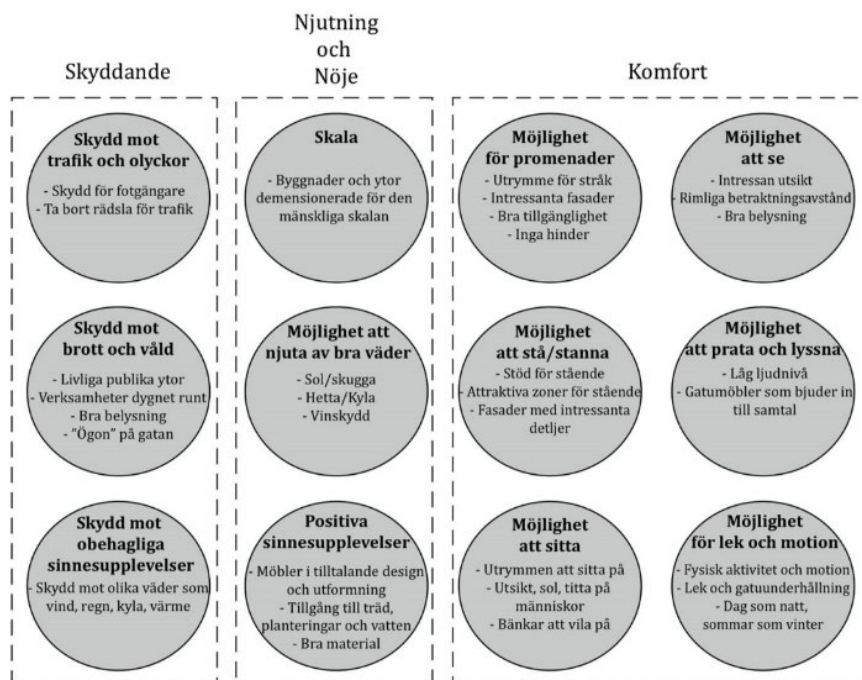
På liknande sätt som med friytorna för barn bör man överlag kunna se mera flexibelt på friytekravet. En ytas storlek säkrar inte dess brukskvalitet och enbart storlek blir därför ett trubbigt instrument för att diskutera friytor och deras användbarhet.

⁶ I Malmö använder man begreppet lekvärdesfaktor i planeringen av förskolor där uppfyllandet av friytekravet 30 kvm/förskolebarn är en av sju kriterier. Om man inte uppfyller ett kriterium ger det minuspoäng, varför man måste uppfylla andra kvalitetskrav i högre grad för att komma upp till minst 3 poäng. (*Friytor vid förskolor och skolor. Riktlinjer från stadsbyggnadsnämnden i Malmö, 2016*)



Arkitekten Jan Gehl brukar säga att man alltid ska se till att ha lite för lite plats. Och det är ofta de små, ombonade och genomtänkta ytorna som används mest, eller de stråk med friyta som löper längs vattnet. Dessa ger även en känsla av rymd som vida överstiger deras faktiskt yta. I Frihamnen finns mycket bra kontakt med vattnet, även med en uppdelning av projektet.

Älvstranden Utveckling föreslår därför att i det fortsatta arbetet inkludera delar av vattenytan i friytorna på liknande sätt som man gör i Köpenhamn där man jobbar med en kvalitativ blåyrefaktor i staden.



Jan Gehls tolv kvalitetskriterier för kvalitativa stadsrum.

Rekommendation för Centrala Frihamnen: Att medvetet jobba med kvalitet framför kvantitet på friytorna och inte planera in för stora friytor utan användning. Att ta med delar av vattnet när man räknar friyta.

Sluta så många kvarter som möjligt

Ett sätt att öka exploateringen är att sluta kvarter och därmed ta bort luckor mellan husen. På så sätt kan man teoretiskt sett öka exploateringen med cirka 7 procent.

Det finns luckor mellan husen av flera orsaker. Den viktigaste är att klara dagsljuskraven. I Frihamnen planeras det generellt för väldigt stora kvarter men där det finns mindre kvarter skulle man kunna låta delar av byggnadskroppen vara något lägre för att ge samma resultat med hänsyn till ljus. Man kan även jobba med ljusa kulörer samt fasader som inte skuggas av tunga balkonger. Ytterligare en aspekt är att slutna kvarter ger stora akustiska fördelar och möjlighet till att effektivt skapa en tyst sida i berörda bostäder.

En annan orsak till öppna kvarter är att smitvägar genom bostadsgårdar räknas som öppet och demokratiskt. Tillika att slutna kvarter anses ha likhet med ”gated communities” och därför bör göras tillgängliga för alla.



Exempel på förbudsskyltar i Östra Kvillebäcken vid smitväg/öppning in till en bostadsgård.

I realiteten skapar öppna gårdar ofta problem. Det finns forskning som visar hur mycket mera en sluten gård används än en öppen, bland annat av barn⁷. Det finns flera exempel på hur de som bor runt öppna gårdar sätter upp skyltar för att visa att området är privat mark. Den öppna gården skapar helt enkelt osäkerhet mellan vad som är offentlig och privat yta och ökar därmed de boendes känsla av otrygghet.

Ytterligare en fördel med att begränsa smitvägarna är att man genom att koncentrera gångtrafiken längs gatorna gynnar stadslivet.

Rekommendation för Centrala Frihamnen: Att sluta kvarter där det är möjligt.

⁷ Eva Minoura, Uncommon ground, KTH 2016

Andel bostadsrätter och hyresrätter

Ett av ingångsvärdena i framtagandet av strukturförslaget är fördelningen bostadsrätt/hyresrätt. Inriktningen har varit 50 procent bostadsrätter och 50 procent hyresrätter och i hela Frihamnen handlar det om cirka 10 300 bostäder och i ”Centrala Frihamnen” cirka 5 000 bostäder.

Då andelen bostäder är stor i Centrala Frihamnen (cirka 63 procent av bebyggelsen är bostäder, att jämföra med Masthuggskajen där bostadsandelen är cirka 38 procent) blir utslaget på ekonomin stort om fördelningen bostadsrätt/hyresrätt ändras. Exempel: med en fördelning 60 procent bostadsrätter och 40 procent hyresrätter så ökar intäkten på markförsäljningen med 8 procent

Utbyggnaden i Frihamnen kommer löpa över en lång tid och fördelningen bostadsrätt/hyresrätt kommer påverkas av utbud och efterfrågan, konjunktur, bostadspolitik. Nya boendeformer kommer sannolikt att introduceras. Detta är således ett ingångsvärde och en parameter som behöver analyseras för varje etapp/kvarter. Det viktiga är att hålla fast vid ambitionen om att det byggs lägenheter med låg hyra, för att hålla fast vid visionen om att fler ska ha råd att bo i Frihamnen. Genom att justera ingångsvärdet från 50/50 bostadsrätt/hyresrätt till 50 procent bostadsrätter, 25 procent hyresrätter, och 25 procent ”flex”⁸, ges projektet ett större utrymme att justera allteftersom samt vara öppen för nya boendeformer.

Rekommendation för Centrala Frihamnen: 50 procent bostadsrätter, 25 procent hyresrätter, och 25 procent ”flex”.

Riktvärden/tak på vad investeringar får kosta

Ett sätt för Älvstranden Utveckling att minska risken för fördyringar är att tidigt sätta ett tak för vad vissa investeringar får lov att maximalt kosta. För att kunna sätta ett rimligt tak behövs förmodligen en analys göras tidigt där olika ingångsvärden ställs mot varandra så som nytta/funktion, kostnad, mervärden, gestaltning.

Ett exempel är gång- och cykelförbindelsen mellan Frihamnen och Brämaregården, ”sociodukten”. Funktionen är en inkluderande och trygg koppling som möjliggör för alla fotgängare och cyklister att enkelt ta sig mellan områdena. Utöver funktionen finns det möjligheter att göra en koppling som exempelvis kan vara grön, eller som på andra sätt tillför något mer utöver funktionen. Det som efterfrågas är att tidigt i projektet gemensamt sätta ett tak för vad den får lov att kosta då det någonstans finns en avvägning mellan nytta och kostnad.

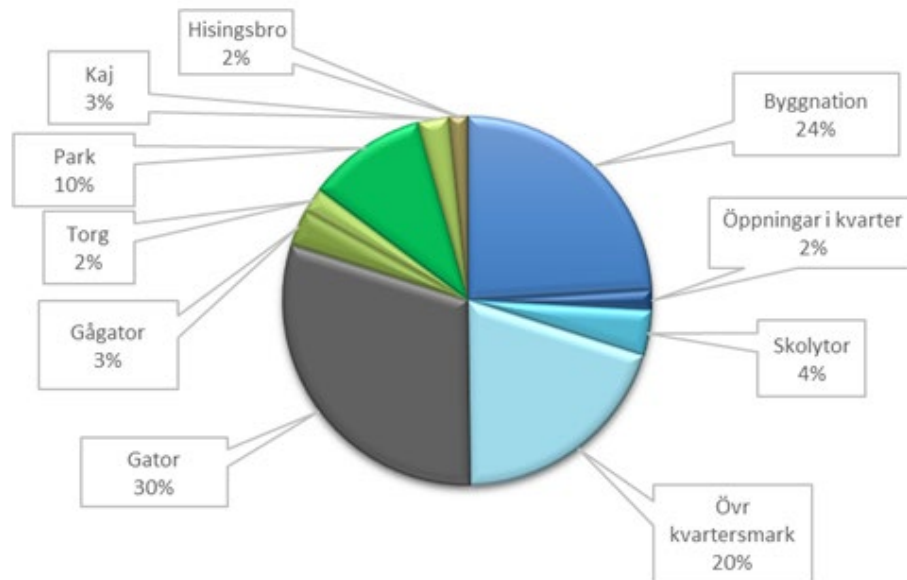
Drift och underhåll av allmän plats är ytterligare en aspekt som behövs studeras tidigt ihop med riktvärden för vad det får kosta. Till exempel kan underhåll och drift av ytor som kajer, offentliga hissar, trappor etc. medföra högre drift- och underhållskostnader än de 80-100kr/kvm/år som trafikkontoret har som tumregel för beräkning av drift och underhåll för gata och torgyta.

Rekommendation för Centrala Frihamnen: Att tak sätts tidigt gemensamt i projektet för vad vissa objekt får lov att kosta.

⁸ Flex kan innebära hyresrätt men även till exempel hyrköp, kooperativa hyresrätter, byggemenskap med mera.

Andel kvartersmark vs allmänplatsmark

Fördelningen av markanvändningen för Centrala Frihamnen i strukturförslaget ser ut enligt nedan och motsvarar 50 procent kvartersmark och 50 procent allmänplats mark.



Verktöget Mäta Stad (Spacescape) rekommenderar 60 procent kvartersmark, och UN Habitats rekommendation är mellan 50 och 55 procent kvartersmark. Prognosen för kvartersmark i hela Älvstaden är cirka 41 procent så jämfört med det ligger strukturförslaget för Frihamnen betydligt bättre till.

En grov analys av gatorna i Centrala Frihamnen visar att det går att minska gatu-bredderna, vilket det finns flera fördelar med. Förutom att det kan möjliggöra för mer kvartersmark så kan en högre stadsmässighet uppnås, drift och underhållskostnaderna minskar, hastigheter för fordon hålls nere med mera.

I det fortsatta arbetet kring offentliga ytor är det värt att minnas att Frihamnen kommer att byggas ut över en lång tid och tillgången på öppna ytor kommer att finnas under en lång tid framöver (exempelvis på Bananpiren). Behovet av offentliga rum behöver sättas i relation till antal potentiella användare (dvs blir ytorna befolkade), kostnad, drift och underhåll med flera. Ibland är det bättre att kraftsamla kring flera mindre ytor än att ha för stora.

I synnerhet öster om Hisingsbron på Ringön finns det en stor potential att öka andelen kvartersmark. Bedömningen är att en ökning av kvartersmark på 5 procent är rimlig utan att göra avkall på kvalitet och detta är något som skulle göra reell skillnad på ekonomin.

Rekommendation för Centrala Frihamnen: Öka andelen kvartersmark i förhållande till allmänplats mark med 3–5 procent.