

Henrik Kant

Från: Michael Walmerud <michael.walmerud@elofhansson.com>
Skickat: den 4 oktober 2023 16:12
Till: Henrik Kant
Kopia: lennart.ensfyren@telia.com
Ämne: Gällande - Avbrytandet av arbetet med program för stadsutveckling i Röda Stensmotet, Västra Sandarna i Majorna (Diarienummer SBF-2023-01492, SBF 2023-09-26)
Bifogade filer: Tjänsteutlåtande 2022-12-12.pdf; Västra Sandarna_exploatörens inspel avseende riskbegränsning och fortsatt arbete_ 231004.pdf; Bebyggelsen Västra Sandarna utdrag ur COWI rapport.pdf; PM - Västra Sandarna.pdf
Prioritet: Hög

Hej Henrik,

Tack för vårt senaste telefonsamtal om stadsutvecklingsprojektet Västra Sandarna.

Efter vårt samtal har jag ägnat tid åt att reflektera över nu uppkommen situation.

Vi har som ni känner till investerat betydande resurser, både i form av tid och pengar, och arbetat tätt ihop med stadens förvaltningar för att återuppta programarbetet och närma oss de svar vi söker.

Vår interna projektgrupp har också granskat det senaste tjänsteutlåtandet som avhandlades vid den senaste stadsbyggnadsnämnden. I vår granskning har vi identifierat ett antal allvarliga faktafel och sakfel samt utelämnande av fakta som behöver adresseras i detta nu.

Följaktligen har vi tagit initiativ till att utforma ett PM som mer korrekt beskriver stadsutvecklingsprojektets syfte, mål och områdets förutsättningar, områdets avgränsning, samt ge er en översiktlig beskrivning av projektets innehåll.

Huvudsyftet med bifogade dokument är att ge en övergripande bild av hur stadsutvecklingsprojektet kommer att utveckla platsen utifrån dess nuvarande förutsättningar och avgränsningar.

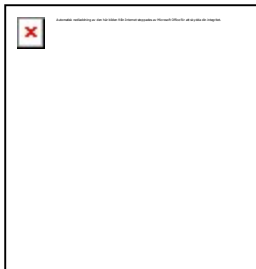
Vår nuvarande slutsats är att det mest ändamålsenliga tillvägagångssättet är att dra tillbaka ärendet från nämnden.

Vi är övertygade om att genom samarbete med stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen kommer vi kunna hitta en strategisk och genomförbar väg framåt.

Jag ser fram emot att höra från er om hur vi kan gå vidare, gärna senast den 6 oktober 2023 då vi behöver hantera frågan internt hos oss.

Med vänliga hälsningar

Michael



Michael Walmerud

VD

Direct: +46 31 85 68 06

SMS/MMS: +46 765 01 03 24

michael.walmerud@elofhansson.com

Elof Hansson Fastigheter AB

413 80 Gothenburg

Sweden

www.elofhanssonfastigheter.com

The information in this e-mail and its attachments is confidential and may contain legally privileged information. It is intended solely for the addressee. If received in error, please delete it from your system and notify us. Any disclosure, copying, distribution or other use of this e-mail without prior permission is prohibited and may be unlawful.

5. Bebyggelsestruktur, analys och konsekvenser

5.1 Det goda stadslivet

För att kunna nå målet av en högkvalitativ stadsmiljö vid Västra Sandarna är projektets övergripande utmaning att eliminera platsens befintliga riskparametrar som utgörs av luftmiljö, risk, buller, trafik och mobilitet. Arbetet med strukturens utformning och gestaltning tar utgångspunkt i riskanalysernas parametrar och de tillägg av byggda strukturer som görs på platsen kan på så vis effektivt eliminera eller starkt begränsa dess negativa påverkan på platsen.

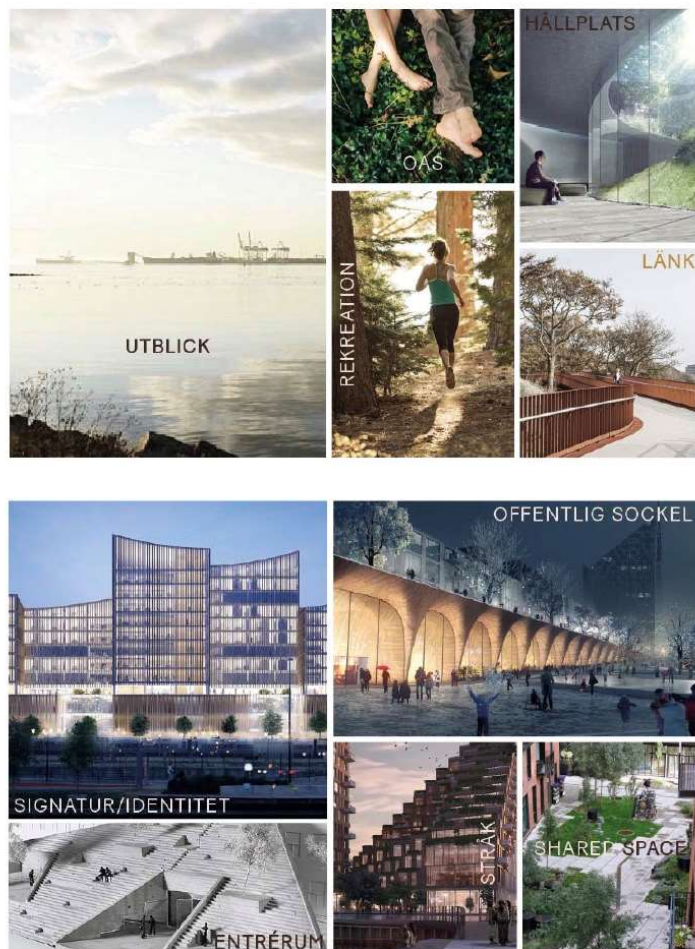


Figur 15. Principer för hantering av riskparametrar; luftmiljö, risk, buller och trafik.



Figur 16. Vybild föreslagen bebyggelsestruktur, Krook & Tjäder

Målet är att skapa ett högkvalitativt boende med en tydlig stadsmässighet utan den täta biltrafiken, som med sina insatser bygger på idéer för en grönare stad där arkitektur ändrar vår livsstil till det bättre. Visionen är en grön, lugn och trygg plats i en närmast bilfri miljö där människan står i centrum. En promenad- och cykelstadsdel där man bor, arbetar, promenerar, lunchar, umgås och myllrar allt medan bilarna och trafikapparaten pågår i det tysta en våning ner.



Figur 17. Mervärden och vision – referensbilder för projektets bärande element

5.2 Bebyggelsestruktur

Projektets strukturella uppbyggnad kan enkelt beskrivas i två delar:

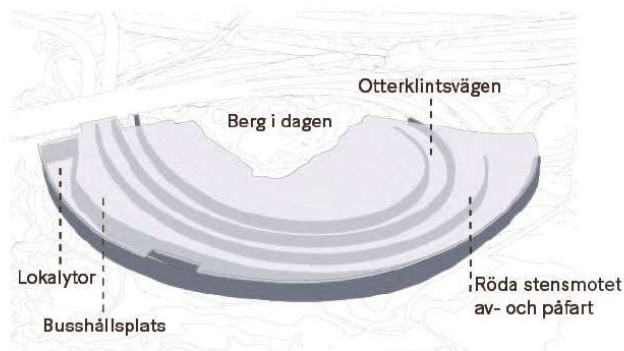
- > en sockelvåning
- > en stadsstruktur på sockelns tak

5.2.1 Sockelvåning

Sockelvåningen med dess funktion och innehåll är en avgörande förutsättning för projektets genomförande. Huvudsyftet är att kapsla in trafiken från lederna genom en tunnelkonstruktion men även att möta platsens omkringliggande

stråk och grönområden med struktur i mindre skala. Befintliga av- och påfartsramper i Rödastensmotet byggs in i betongtunnlar med två körfält i varje tunnelrör. Även Otterklintsvägen som utgör angöringsväg in till området placeras i ett separat tunnelrör. Otterklintsvägen rampas upp mot anslutningen till exploateringsområdet och tunnel anordnas för att säkra befintlig koppling till Sjöbergens koloniområde.

I sockelvåningen med koppling till tunnelkonstruktionerna inryms en busshållplats. Denna får en direkt koppling ut till naturområdet, Sjöbergen och kopplar också via trappor/hiss an till ovanliggande bebyggelsestruktur.



Figur 18. Principskiss för sockelvåningen

Som en krans ut utmed tunnelkonstruktionen förläggs en sockelkrans som innehåller lokaler samt bostäder. Detta möjliggör en väl gestaltad fasad med en öppen och välkomnande karaktär som bjuder in en besökande allmänhet. Sockelns yttre delar innehåller trapp- och ramplösningar som binder ihop omgivande mark med livet på sockelns ovalsida. Sockeln gör att projektet möter naturen med en lägre och småskaligare struktur. Genom att sockeln ges ett innehåll av offentliga verksamheter och busshållplats har projektet potential att bli en destination i sig med en naturlig koppling till Sjöbergen och Röda Sten. Med ett offentligt innehåll i sockeln möjliggörs en transparent och inbjudande fasadgestaltning. Bostäderna skapar utrymme för liv och vistelse under dygnets alla timmar.



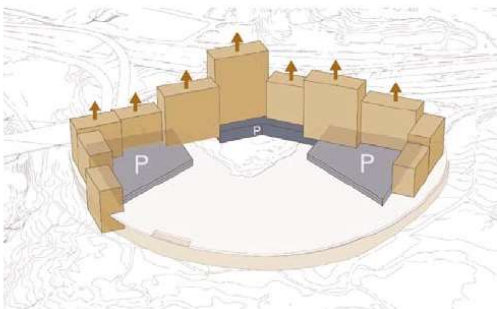
Figur 19. Vybild sockelvåning med lokaler, entrétrappa och busshållplats samt bostäder. Sockelvåningen möter angränsande natur och gångstråk.

5.2.2 Stadsstruktur på sockeln

Strukturen för bebyggelsen ovanpå sockeln innehåller en blandning av bostäder, kontor/service och mindre andel handel. Inom området inryms även tre förskolor som täcker behovet av förskoleplatser för tillkommande bostäder. Lokaler för grundskola om 600 elever kan inrymmas i området, dock krävs att friytor för grundskolans verksamhet placeras utanför markanvisningsområdet.

Totalt ger förslaget en exploatering på 202 000 BTA varav:

- > Bostäder 5-16 vån: 115 000 BTA (cirka 1 200 bostäder)
- > Kontor 6-16 våningar: 81 000 BTA
- > Verksamheter i sockelkrans: 6 000 BTA



Figur 20. Principskiss, skyddande konstorsbebyggelse och parkeringsgarage i zonen närmast leden.

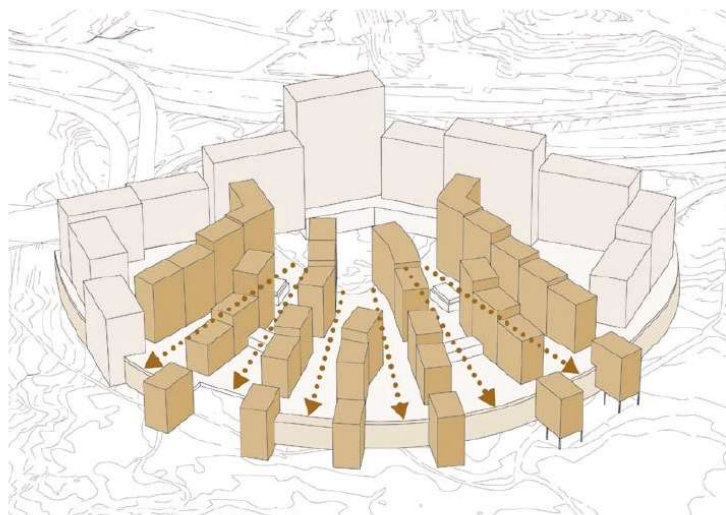
Bebyggelsestrukturen är anpassad utifrån platsens förutsättningar. Ut mot Västerleden placeras en långsträckt sammanhängande kontorsvolym med en sockelvåning som inrymmer entréer och parkering. Parkering och kontorsvolymerna är utformade för att fungera som ett skydd mot Västerleden avseende buller, risk, luftmiljö mm. Den är en förutsättning för projektet och för att kunna skapa kvalitativa miljöer för resten av området. Kontorsbyggnadens struktur varierar såväl i utbredning i plan som i höjdlid. Den viker undan där den behöver för att släppa in morgonsolen på området och den täcker för där det bäst behövs för att skärma från buller.

Med utgångspunkt från risk placeras kontorsdelarna med ett avstånd på 30 m från Västerleden. Zonen närmast leden används för parkering samt som angöringszon där Otterklintsvägen kommer upp från tunneln i sockelvåningen upp i nivå med det övre stadsrummet. I zonen närmast leden placeras även gång- och cykelstråk som kopplar samman Älvsborgsbron vidare ner till Kungssten. Inom 30-50 meter från leden har utgångspunkten varit att minimera andelen kontor till max 25 000 kvm BTA. I förslaget ligger dock en volym på 35 000 kvm BTA inom denna zon vilket kräver fördjupade studier i samband med vidare planläggning. Eventuellt får förslaget omarbetas. Bostäder placeras med ett avstånd på ca 80 meter från leden.



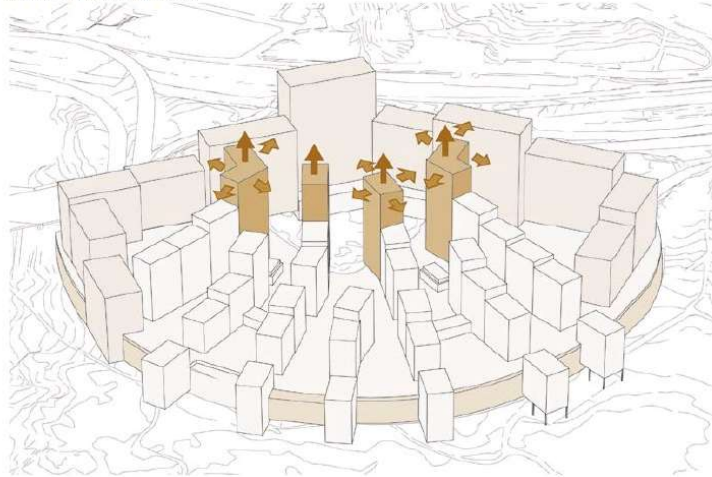
Figur 21. Skyddsavstånd och hantering av risker

Innanför och med skydd av kontorskvarteret placeras en blandstadsbebyggelse med bostäder och service i bottenplan. Utformningen av stadsstrukturen tar sin utgångspunkt i platsens potential för utsikt, utblickar och goda solvärden. Bebyggelsen placeras i en solfjäderform med de lägsta delarna i väster och en trappning upp i mitten av området. Två storkvarter möter upp kontorsvolymerna, med förhöjda gårdar ovan parkering i bottenplan och lokaler ut mot gator/stråk.



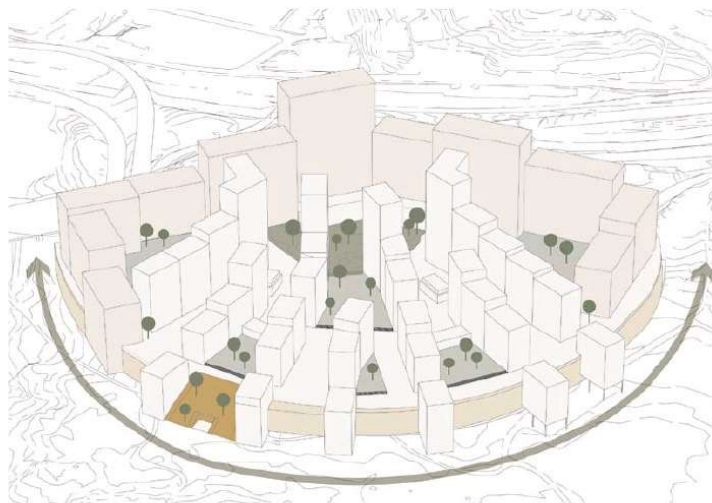
Figur 22. Principer för utformning av bostadsbebyggelse - solfjäderform med de lägsta delarna i väster och en trappning upp i mitten av området.

Närmast kontorsvolymen placeras fyra punkthus upp till 16 våningar. Dessa blir tydliga markörer i området och samspelar med den högre kontorsstrukturen. Västerut trappas bebyggelsen ner med ett våningstal från 8-5 våningar mot sockelns västra kant.



Figur 23. Principskiss, 4 högre punkthus möter upp kontorsvolymen och skapar markörer med utblick åt alla väderstreck.

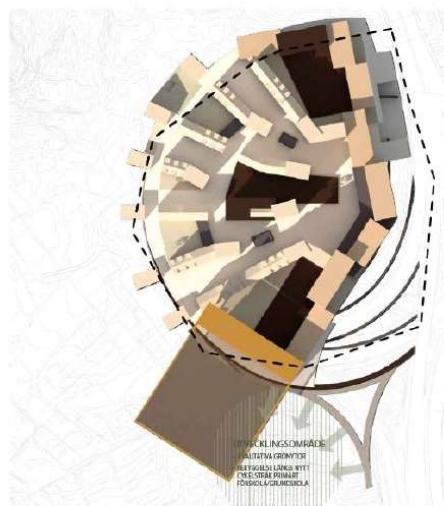
Genom att hantera trafik, angöring och teknisk försörjning i sockelvåningen på kontorsvolymerna minimeras behovet av att leda trafik in i området. Detta ger goda förutsättningar för ett hållbart stadsliv i en promenad- och cykelstadsdel. där så kallade shared space-utor skapas i bebyggelsestrukturen ovanpå sockelvåningen. Utgångspunkten är att skapa körbara ytor som möjliggör leverans, parkering för funktionshindrade och viss angöring men som utformas på gående och cyklisters villkor. Utrymmena mellan husen utformas med urbana stråk och gröna platsbildningar med rum för vistelse och lek. Delar av ytorna samutnyttjas som friytor för förskola. Miljöerna uppe i området länkas genom en offentlig trappa ihop med befintliga grönstråk/stigar i Sjöbergen.



Figur 24. Principskiss, offentliga platser och stråk.

5.2.3 Förskola och grundskola

Enligt kommunens nyckeltal beräknas för nybyggnation 0,5 barn/lägenhet. Preliminär bedömning är att exploateringen på 115 000 BTA ger cirka 1 200 bostäder. Detta innebär enligt kommunens nyckeltal ett tillskott på 600 barn inom området. Av dessa 600 bedöms; 1/3 av barnen gå i förskola och 2/3 i grundskola.



Figur 25. Principskiss för hantering av ytor för kommunal service, förskola/skola

Nedan redovisas beräkningar av lokalbehov och friytor för förskola respektive grundskola:

Förskola:

Lokalbehov (LOA): $200 \text{ barn} \times 10 \text{ m}^2 = 2\,000 \text{ m}^2$

Friyta: $200 \text{ barn} \times 35 \text{ m}^2 = 7\,000 \text{ m}^2$

Förskolbehovet löses med tre stycken förskolor med ca 4-5 avdelningar. Förskolegårdar kan lösas inom markanvisningsområdet medan det för friytor krävs viss samordning med bostadsgårdar. Förskolegårdarna ligger i de inre delarna av området med skydd av bebyggelsen.

Grundskola:

Enligt uppgifter från lokalsekretariatet byggs inte grundskolor på mindre enheter än 600 elever. Detta har därför varit dimensionerande för behovet även om området i sig endast genererar ett behov av grundskola för 400 elever.

Lokalbehov per elev uppgår till 10 m^2 och friyta per elev till $17,5 \text{ m}^2$.

Lokalbehov (LOA): $6\,000 \text{ m}^2$

Friyta: $10\,500 \text{ m}^2$

Lokalbehov $6\,000 \text{ m}^2$ kan inrymmas inom området. Friytor för grundskola kräver att ytor utanför markanvisningsområdet tas i anspråk.

Utifrån antal barn krävs enligt kommunens ramprogram cirka $17\,500 \text{ m}^2$ friyta för förskolegård/ar samt skolgård för grundskola. För att möjliggöra en exploatering i balans krävs att delar av friytorna kan lösas utanför markanvisningsområdet. Förslagsvis placeras friytor för grundskola utanför markanvisningsområdet.

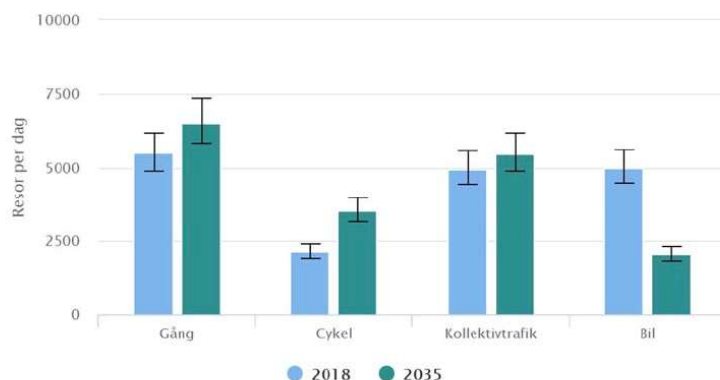
5.3 Trafik

I detta kapitel beskrivs bedömd trafikallsträng från området samt förslag på utformning av vägar samt gång- och cykelvägar.

5.3.1 Trafikallsträng

Som tidigare nämnts har trafikallsträng från planerad bebyggelse beräknats med hjälp av Göteborgs Stads Resekalkyl. Resultatet av beräkningarna sammanfattas i Figur 26. Indata till resekalkylen har utgjorts av:

- > $115\,000 \text{ m}^2$ BTA bostäder
- > $76\,000 \text{ m}^2$ BTA kontor
- > $6\,000 \text{ m}^2$ BTA skola
- > $2\,000 \text{ m}^2$ BTA förskola
- > $3\,000 \text{ m}^2$ BTA handel



Figur 26. Resultat av trafikstringsberäkning (Göteborgs Stads Resekalkyl).

Beräkningen redovisar antal delresor per dag. Begreppet "delresa" definieras enligt reseskalkylen som *en resa med ett ärende så som att promenera från hemmet till affären eller jobbet*. Resultatet är uppdelat på gång, cykel, kollektivtrafik respektive bil. Resultatet redovisar vidare antal delresor för både 2018 och 2035. För 2035 antas att åtgärder har vidtagits enligt Göteborgs Stads trafikstrategi vilket genererat ett minskat bilanvändande.

Beräkningen ger cirka 5000 delresor med bil för 2018 och cirka 2000 delresor med bil för 2035. Antalet alstrade godstransporter beräknas vara 135 transporter per dag. Resultatet uppdelat på respektive färdmedel och bebyggelse typ redovisas för 2035 i Tabell 6.

Tabell 6. Trafikstring för 2035 uppdelat på respektive färdmedel och bebyggelse typ.

	Gång	Cykel	Kollektivtrafik	Bil
Bostad	1868	1086	1799	570
Skola	1110	384	256	384
Förskola	383	222	368	117
Handel	710	413	684	216
Kontor	2467	1434	2376	752
Summa	6538	3539	5483	2039

Ett av projekt målen är att skapa låga parkeringstal och utvecklade mobilitetslösningar med sikte på att skapa ett nollemissionsområde. Det är därför rimligt att tro att antal alstrade delresor ligger i den lägre delen av resultatspannet. En rimlig ansats gällande antal alstrade bilresor till följd av exploateringen bedöms därför vara cirka 2500 delresor per dag.

För att omvandla antalet delresor till fordonsrörelser behöver antalet delresor divideras med personbeläggningen för ett fordon. För bil är siffran i dagsläget ungefär 1,2 personer per fordon. Detta ger cirka 2100 fordonsrörelser per dygn. Till detta tillkommer nyttotrafik, det vill säga varuleveranser etcetera, vilket beräknas till 270 fordonsrörelser per dygn baserat på 135 transporter per dag till området. Totalt ger detta cirka 2400 fordonsrörelser per dag till och från

området. Eventuella förändringar av exploateringsområdets innehåll kan göra att denna siffra kan behöva justeras längre fram i processen.

Samtliga av de alstrade resorna kommer att ske på Otterklintsvägen och i dess anslutning mot Karl Johansgatan. Trafikmängderna på Karl Johansgatan på sträckan i anslutning till Otterklintsvägen uppmättes 2017 till 4600 fordon per vardagsdygn. I tillägg till detta planeras en omvandling av området vid Fixfabriken, vilket kommer att bidra till ökade trafikmängder på Karl Johansgatan och i området.

Alstrad trafikmängd från exploateringsområdet kommer således att adderas till befintliga trafikmängder på Karl Johansgatan då detta planeras att vara den enda kopplingen för fordonstrafik till området. I detta skede har inga kapacitetsberäkningar gjorts för korsningen Otterklintsvägen/Karl Johansgatan, men det är bedöms rimligt att ett vänstersvängkörfält kan behöva adderas till korsningen för att tillgodose det ökade trafikflödet.

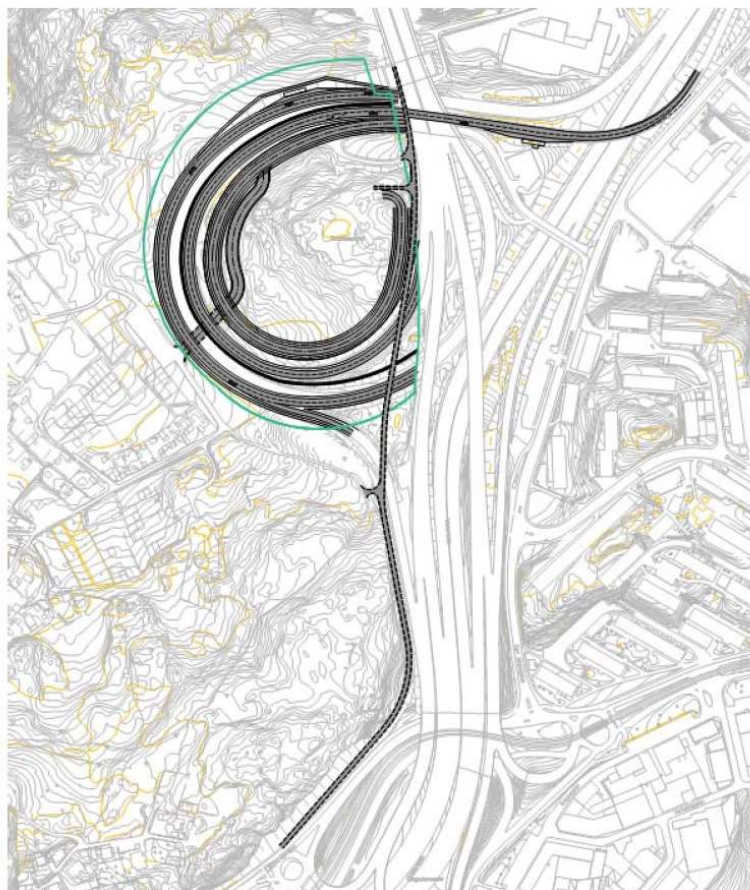
Otterklintsvägens passage under Älvsborgsbron bedöms vara kritiskt utrymmesmässigt då bredden begränsas i sidled av Älvsborgsbrons landfäste i söder och brons pelare i norr. För att möjliggöra både fordonstrafik, cykeltrafik och fotgängare i denna passage planeras sträckan under Älvsborgsbron bli en så kallad shared spaceyta, där fordonstrafik framförs i låga hastigheter på gående och cyklisters villkor. Följaktligen blir detta begränsande ur ett kapacitetshänseende. Det hade därmed varit positivt om en parkeringsanläggning kunde etableras öster om Älvsborgsbron vid nuvarande markparkering i syfte att reducera trafikflödet till och från området.

I en hypotetisk maxtimma på morgonen kan det antas att 12 procent av dygnstrafiken passerar Otterklintsvägens kritiska snitt. Detta ger cirka 290 fordon per maxtimma. I en hypotetisk maxkvart under denna timma kan 30 procent, det vill säga cirka 85 fordon, passera genom snittet. Riktningfördelningen bör vara någorlunda jämnt fördelad då området både innehåller exempelvis både bostäder och kontor. En ansats kan vara en riktningfördelning med 60 procent i östlig riktning på morgonen och 40 procent i västlig riktning. I maxkvarten skulle detta innebära cirka 50 fordon i östlig riktning. Översatt till fordon per minut innebär detta cirka tre till fyra fordon per minut i ena riktningen. Detta flöde bedöms kunna hanteras trots att hastigheterna behöver vara låga i detta kritiska snitt.

Effekterna av den alstrade trafiken på systemnivå har inte analyserats i detalj. Det är dock rimligt att tro att en betydande andel av den alstrade trafiken kommer att trafikera de två närmaste trafikplatserna, Kungsstensmotet och Jaegerdorffsmotet. Baserat på scenariot ovan skulle tillskottet till dessa trafikplatser från området totalt bli drygt 170 fordon under en maxtimma eller cirka. Vid en fördelning där hälften av fordonen nyttjar Kungsstensmotet och hälften Jaegerdorffsmotet skulle tillskottet uppgå till cirka 25 fordon under en maxkvart på morgonen i respektive trafikplats.

5.3.2 Utformning

I detta kapitel beskrivs föreslagen utformning av väg och gata. En översiktlig bild av utformningsförslaget visas i Figur 27.



Figur 27. Översiktlig bild av utformningsförslaget.

Rödastensmotet

Rödastensmotets funktion och standard behöver fortsatt bibehållas. För att möjliggöra planerad bebyggelse i området förläggs på- och avfarten i tunnel. Tunnelns utformning beskrivs mer utförligt i kapitel 5.9.

Dimensionerande bredd av tunnelrören har bestämts utifrån stoppsikt. Begreppet stoppsikt innebär att ett fordon ska ha en viss siktsträcka till olika sikthinder givet en viss hastighet. Eftersom på- och avfarten ligger i kurva krävs en relativt bred sektion för att säkerställa kraven på sikt.

Erforderlig längd av stoppsikt beror bland annat på hastigheten, varför det är önskvärt att sänka hastigheten från dagens 70 kilometer/timme till ny

bashastighet 60 kilometer/timme (Vägar och gators utformning, VGU, 2020). Detta för att begränsa tunnelsektionens bredd. Bedömningen är att det är rimligt att föreslå en sänkning av skyltad hastighet till den nya bashastigheten 60km/h med tanke på att Trafikverket arbetar med att successivt implementera de nya bashastigheterna i vägnätet.

Otterklintsvägen

Otterklintsvägen är den enda anslutningen till exploateringsområdet för fordonstrafik. Sträckan mellan Karl Johansgatan och Älvsborgsbron har inte studerats i detalj. Det är dock önskvärt att om möjligt öka standarden på den befintliga gång- och cykelvägen genom att anlägga en separerad gång- och cykelbana. I snittet under Älvsborgsbron där sektionen är smal föreslås en shared space-lösning. Här tillåter inte den befintliga bredden inte en tillräckligt bred gata för motorfordon samt separerad gång- och cykelbana. Detaljerade studier har inte genomförts men funktionen av befintliga ramper för gång- och cykeltrafik på ömse sida av Älvsborgsbron i koppling till Otterklintsvägen måste säkerställas i framtiden. Det är även önskvärt att sänka Otterklintsvägen under Älvsborgsbron för att skapa full fri höjd under bron. Idag är höjden begränsad till 4,0 meter och full fri höjd är 4,7 meter.

Otterklintsvägen förläggs i en dubbelriktad tunnel från passagen under Älvsborgsbron upp till anslutningen till exploateringsområdet. Gatans längsgående lutning blir cirka tre procent vilket är innebär en god standard enligt VGU. Krav för lutning av väg i tunnel finns ej angivna i Göteborgs Stads Teknisk Handbok.

Otterklintsvägen är idag den enda anslutningsvägen till Sjöbergens koloniområde. Denna koppling behöver bibehållas och olika alternativ för detta har studerats. Föreslagen sträckning innebär en anslutning från Otterklintsvägen vilken är förlagd i tunnel under både Otterklintsvägen och Rödastensmotet. Gatans längsgående lutningen blir cirka fyra procent vilket är innebär en acceptabel standard enligt VGU. Funktionen av dagens anslutning till koloniområdet blir därmed densamma som i dagsläget.

Alternativa sträckningar övervägdes inledningsvis men avfärdades på grund av de branta lutningar som resulterades av att dra en koppling med tillräcklig fri höjd och konstruktionstjocklek över befintliga vägar och till exploateringsområdet. Även kopplingar till Kungssten via höjdpartiet söderut studerades i ett tidigt skede. Ett sådant alternativ skulle innebära en lång tunnel och en mycket komplicerad anslutning till Kungssten. Att skapa en förbindelse norr om området, längs Banehagsliden bedömdes inte rimligt med hänsyn till påverkan och intrång i strandskyddet.

Även alternativa sträckningar för kopplingen till Sjöbergens koloniområde har studerats. Ett alternativ var en koppling från plattans höjd. Dock gav detta för brant lutning, samtidigt som fordonstrafik till koloniområdet främst kommer från utifrån området. Fotgängare och cyklister kan dock ta sig från plattan till koloniområdet.

Dessutom studerades en vägkoppling i sträckning för befintlig gång- och cykelbana Banehagsleden. Ett sådant alternativ bedömdes inte rimligt med hänsyn till påverkan och intrång i strandskyddet.

Gång- och cykeltrafik

Ett flertal alternativa gång- och cykelförbindelser har studerats vilket har mynnat ut i det förslag som visas i Figur 27. Förutom att möjliggöra anslutning till och från området föreslås på västra sidan av Älvsborgsbron en helt ny länk för fotgängare och cyklister mellan Älvsborgsbron och Kungssten, i första hand för trafik i södergående riktning. För norrgående riktning har alternativa stråk studerats men dessa behöver vidareutvecklas. Länken skulle knyta samman en del av det befintliga övergripande cykelnätet och förbättra för cyklister mellan mellan Älvsborgsbron och de västra delarna av Göteborg.

Busshållplatser

Kollektivtrafik i nära anslutning till området är viktiga för att skapa attraktiva alternativ till bilen. Flera olika placeringar av busshållplatslägen har studerats, det är dock svårt att skapa tillräckligt med utrymme för att klara krav på utrymme och sikt. Ett gynnsamt scenario för området hade till exempel varit att anlägga busshållplatser uppe på Älvsborgsbron, vilka skulle kunna möjliggöra trafikering i alla riktningar, både mellan Hisingen och Kungssten samt in mot Göteborgs centrala delar. Dessa lägen studerades men uppfyllde inte kraven i VGU och avfärdades därför. De busshållplatser som bedömts genomförbara visas i förslaget och tillgodoser kollektivtrafikering mellan Göteborgs centrum och Hisingen.

Parkering och logistik

Parkering och områden för logistik/leveranser föreslås placeras inom området, i garage under sockeln. Det totala behovet av bilparkeringar har uppskattats till drygt 800 platser, se vidare kapitel 5.4. Garagen nås via Otterklintsvägen.

Det hade varit positivt om en del av mobilitets-/parkeringsanläggningen kunde etableras vid nuvarande markparkering, längs Otterklintsvägen och strax öster om Älvsborgsbron, i syfte att reducera trafikflödena till och från området. Här skulle också föreslagen busshållplats med fördel kunna integreras.

5.4 Parkering och mobilitet

Med utgångspunkt i de förutsättningar som beskrivs i avsnitt 4 och de antaganden som listas nedan har parkeringstal för bil och cykel beräknats för området efter utbyggnad. Beräkningarna har genomförts enligt Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering från Göteborg stad. Riktlinjerna består av fyra analyssteg: 1. Normalspann, 2. Lägesbedömning, 3. Projektanpassning och 4. Mobilitetslösningar. I analysstegen justeras parkeringstalen efter projektets och områdets specifika förutsättningar.

Följande antaganden har gjorts för beräkning av parkeringstal:

- > BTA kontor är cirka 84 000 m² (inkluderar BTA för skola och förskola)
- > BTA handel är cirka 3 000 m²
- > Antal planerade lägenheter är cirka 1 200 (motsvarar 115 000 m² BTA)
- > Planerade förändringar i området ger god tillgänglighet till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur, mm.
- > Inga befintliga bilparkeringsplatser utnyttjas av verksamheter/boenden i det nya området
- > Antal anställda i maxtimmen per 1000 m² kontor är 40
- > Antal besökare i maxtimmen per 1000 m² kontor är 3
- > Antal anställda i maxtimmen per 1000 m² handel är 10
- > Antal besökare i maxtimmen per 1000 m² handel är 45

I detta avsnitt presenteras även generella rekommendationer och baskrav för hur bil- och cykelparkering bör uppföras.

5.4.1 Bilparkering – Beräknade parkeringstal och generella rekommendationer

I Göteborg stads riktlinjer för mobilitet och parkering anges i analyssteg 1 normalspann för bostäder, kontor respektive handel utifrån var i staden området är lokaliserat. Aktuellt område är lokaliserat i Mellanstaden vilket ger normalspann för parkeringstal enligt Tabell 7.

Tabell 7. Normalspann för parkeringstal inom Mellanstaden enligt Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering.

	Normalspann
Bostäder (antal bilplatser per lägenhet)	0,4–0,8
Kontor (antal bilplatser per 1000 m ² BTA)	0–10
Handel (antal bilplatser per 1000 m ² BTA)	0–25

Startvärdet för parkeringstalen ska enligt riktlinjerna utgå från det största värdet i intervallet. Eventuella avdrag för parkeringstalen görs i analyssteg 2–4 enligt samma riktlinjer.

För bostäder har avdrag gjorts på grund av att god tillgänglighet till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur antas råda i området efter utbyggnad (steg 2) samt på grund av att det bedöms finnas möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser inom området (steg 3). Möjlighet till samnyttjande beräknas utifrån Modell för samnyttjande av bilparkeringsplatser 1.0. Enligt beräkningarna är mån-fredag dimensionerande med ett totalt behov av 1 306 bilplatser. Detta bedöms motivera avdrag för samnyttjande då det totala antalet parkeringsplatser fortfarande överstiger det dimensionerande behovet efter avdrag i steg 3.

Vad gäller parkeringstal för verksamheter (kontor och handel) har motsvarande procentuella avdrag som för bostäder gjorts på grund av sammanvägd god tillgänglighet och på grund av särskilda förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser inom området. För handel har dessutom parkeringstalet sänkts ytterligare innan beräkningar för samnyttjande genomförts. Detta eftersom handeln förväntas ha en kundkrets som huvudsakligen är lokal och icke bilburen, vilket enligt riktlinjerna bör innebära parkeringstal för bil som är mycket låga eller noll.

Om mobilitetsåtgärder enligt steg 4 genomförs (vilket bör eftersträvas i projektet) kan parkeringstalet sänkas ytterligare. I riktlinjerna finns färdiga paket med mobilitetsåtgärder, se bilaga 1. Baspaketet ger ett avdrag om 0,05 bilplatser/lägenhet om samtliga åtgärder genomförs. Avdrag om totalt 0,2 bilplatser/lägenhet kan göras om åtgärder i baspaketet samt sex åtgärder i stjärnpaketet (varav tre ska vara markerade med stjärna) genomförs. COWI:s bedömning är att motsvarande avdrag som för bostäder även kan göras för verksamheter om likvärdiga åtgärder vidtas. För kontor och handel innebär detta i så fall ett avdrag på 13 procent respektive 50 procent.

I Tabell 8 redovisas det parkeringstal för bil som räknats fram enligt riktlinjerna. Om inget mobilitetsavtal tecknas mellan byggherren och kommunen gäller parkeringstalen i analyssteg 3. Om ett mobilitetsavtal tecknas och byggherren därmed åtar sig att genomföra mobilitetsåtgärder motiverar detta parkeringstalen i analyssteg 4.

Tabell 8. Parkeringstal för bil efter respektive analyssteg.

	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
Bostäder (antal bilplatser per lägenhet)	0,80	0,70	0,65	0,60–0,45
Kontor (antal bilplatser per 1000 m ² BTA)	10	7,50	6,56	5,74–3,28
Handel (antal bilplatser per 1000 m ² BTA)	25	18,75	2,63	2,30–1,31

Parkeringsstalen i tabellen ovan ger ett totalt parkeringsbehov på 1 339 bilplatser efter analyssteg 3 och 1 209–820 bilplatser beroende på vilka åtgärder i analyssteg 4 som genomförs.

Tabell 9. Totalt behov av bilplatser vid genomförande av mobilitetsåtgärder i stjärnpaketet i analyssteg 4.

	Bostäder	Kontor	Handel	Total
Antal parkeringsplatser	540	276	4	820

I bilaga 1 listas mobilitetsåtgärder i baspaketet respektive stjärnpaketet (steg 4) med kommentarer om hur dessa relaterar till aktuellt projekt. Övriga mobilitetsåtgärder som bedöms ha potential att minska behovet av bilparkering listas i bilaga 2.

Då markreservationsområdet har en diameter på drygt 200 meter är det möjligt att placera bilparkering i parkeringshus i utkanterna av området, med undantag för parkeringsplatser för funktionshindrade samt för förskola. Cirka 3 procent av totala antalet bilplatser bör vara parkeringsplatser för funktionshindrade. Gångavståndet från parkeringsplatsen till en tillgänglig och användbar entré ska inte överstiga 25 meter för funktionshindrade.

5.4.2 Cykelparkering – Beräknade parkeringstal och generella rekommendationer

För flerbostadshus med genomsnittlig fördelning mellan stora och små lägenheter krävs minst 2 cykelplatser per lägenhet samt ytterligare minst 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende enligt Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering från Göteborg stad. Med aktuella förutsättningar och antaganden ger detta totalt 3 000 cykelparkeringar för bostäder efter analyssteg 1.

Behovet av cykelparkering för verksamheter beräknas genom ett procentuellt behov för antalet anställda/besökare i maxtimmen utifrån var området är lokaliserat, i detta fall 36 procent för anställda och 16 procent för besökare. Detta ger 1 250 cykelparkeringar för kontor och 32 cykelparkeringar för handel efter analyssteg 1.

I analyssteg 2 gällande bostäder kan parkeringstalen för cykel höjas om utrymmet för bilparkering begränsas eller minskas på grund av att projektområdets läge ger goda förutsättningar för cykel, vilket bedöms vara fallet för aktuellt projektområde. I analyssteg 3 kan parkeringstalen för cykel höjas eller sänkas vid övervägande del stora lägenheter respektive små. För aktuellt projektområde antas dock en genomsnittlig fördelning mellan stora och små lägenheter och en höjning/sänkning är därför inte motiverad.

Parkeringstalet för verksamheter kan i analyssteg 2 höjas eller sänkas med hänsyn till projektets läge inom stadsdelen. Aktuellt projektområde bedöms ha god tillgänglighet till cykelinfrastruktur efter utbyggnad och en höjning bedöms därmed vara motiverad. I analyssteg 3 kan avdrag på antal cykelparkeringsplatser göras om det finns goda möjligheter till samnyttjande eller om verksamheten har andra specifika förutsättningar som minskar behovet

av cykelparkering. Ett avdrag på grund av denna anledning bedöms inte vara motiverad.

Med ovan som bakgrund bedöms det i analyssteg 2 vara motiverat att höja antalet cykelparkeringsplatser med 20 procent från analyssteg 1 för både bostäder och verksamheter. Ingen justering bedöms vara motiverad i analyssteg 3.

Sammantaget ger detta 3 600 parkeringsplatser för bostäder, 1 500 parkeringsplatser för kontor och 39 parkeringsplatser för handel. Det totala antalet parkeringsplatser för cykel blir 5 139 platser.

Analyssteg 4 påverkar enligt riktlinjerna inte antalet cykelparkeringar.

Baskrav/normal nivå för cykelparkering innebär att det ska vara bekvämt, lättillgängligt och tryggt att parkera sin cykel. Parkeringen ska vara väderskyddad och det ska finnas goda möjligheter att låsa fast cykeln (ramlåsning).

För boende ska cykelparkering vara placerad i cykelrum eller förråd och för besökare eller tillfällig användning av boende ska cykelparkering placeras i nära anslutning till husets entréer. För arbetsplatser ska cykelparkering primärt anordnas väderskyddad, inomhus eller i nära anslutning till entréer. För besökare ska cykelparkering uppföras i anslutning till entréer.

Utifrån det totala behovet av cykelparkeringar som anges ovan uppskattas en fördelning mellan cykelparkering i förråd/garage respektive entréer enligt Tabell 10.

Tabell 10. Fördelning mellan parkering i förråd/garage respektive vid entréer utifrån beräknat behov av antal cykelparkeringar.

	Bostäder	Kontor	Handel
Parkering i förråd/garage	2 880	1 452	13
Parkering vid entréer	720	48	26

5.5 Luftmiljö

Under arbetets gång har haltberäkningar för luft genomförts. Efter genomförda beräkningar har bebyggelsestrukturen justerats för att så långt som möjligt minimera påverkan och skapa en god stadsmiljö.

I Figur 28 visas haltkartor för NO₂ år 2025 och i Figur 29 ses haltkartor för PM₁₀ år 2035. Miljökvalitetsnormerna (MKN) och miljökvalitetsmålen beskrivs utförligare i avsnitt 4.4.1.

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2022-12-12

Diarienummer 1109/05

Handläggare

Joel Blomgren

Telefon: 031-368 12 12

E-post: joel.blomgren@fastighet.goteborg.se

Förlängning av markreservation för bebyggelse vid Rödastensmotet inom stadsdelen Sandarna

Förslag till beslut

I Fastighetsnämnden

1. Markreservation till Västra Sandarna Fastighetsutveckling i Göteborg AB förlängs med tre år t.o.m. 2025-12-10 på oförändrade villkor.

Sammanfattning

Ärendet omfattar förlängning av markreservation. Nuvarande markanvisning löper ut 2022-12-10 och behöver därför förlängas.

Sedan tidigare förlängning av markreservationen fick kontoret i uppdrag att föreslå en lösning där risken läggs över på parten som innehar markreservationen. Kontoret anser att detta behöver delas upp i flera steg och föreslår att ett första steg är ett formellt fördjupat strategiskt arbete för att klarlägga förutsättningarna för ett genomförande. Detta behövs bland annat för att kunna få formell återkoppling från Trafikverket gällande påverkan på Älvsborgsbron och eventuell framtida ersättning av denna samt Länsstyrelsen för bland annat strandskydd.

Intressenten har åtagit sig att ta samtliga kostnader för ett fortsatt strategisk arbete varpå staden inte tar någon ekonomisk risk i detta skede av utveckling.

Förhållandena för byggnation på platsen är gynnsamma då området ligger på berg av god kvalitet. Detta medför att osäkerheterna kring kostnaderna är relativt små. Den stora osäkerheter för utvecklingen är istället om man kan realisera hela den tänka bebyggelsen, det vill säga intäktsidan.

Ett fortsatt strategisk arbete skulle skapa en tydligare bild av vad som är möjligt att göra på platsen vad gäller exploaterings omfattning och utbredning. På detta sätt kan vi minska osäkerheterna vad gäller intäkterna för projektet.

Fastighetskontoret föreslår att markreservationen förlängs med tre år till och med 2025-12-10 på oförändrade villkor. Det finns då tid att återuppta arbetet med det pausade planprogrammet alternativt att starta ett motsvarande strategiskt arbete.

Bedömning ur ekonomisk dimension

En förutsättning för att genomföra utvecklingen är att kommunen bygger och äger konstruktionen för överdäckningen av motet. Det är därmed kommunen som tar den ekonomiska risken för projektet.

Intressenten har tagit fram en fördjupad utredning för kostnaderna avseende projektet. Enligt intressentens utredning är förhållandena för byggnation på platsen gynnsamma då

området ligger på berg av god kvalitet. Detta medför att osäkerheterna för kostnaderna är relativt små. Den stora osäkerheten för utvecklingen är istället om man kan realisera hela den tänka bebyggelsen, det vill säga intäktssidan.

Det behövs därför ett fördjupat formellt arbete för att skapa en tydligare bild av vad som är möjligt att göra på platsen vad gäller exploaterings omfattning och utbredning. På detta sätt kan vi minska osäkerheterna vad gäller intäkterna för projektet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Utvecklingen innebär att mark som idag består av grönyta kommer att omvandlas till stadsmässig bebyggelse.

Området kommer att ha en god kollektivtrafik genom att det tillskapas en hållplats där man kan nyttja befintliga linjer. Utvecklingen kommer vidare att kopplas samman med omkringsliggande naturområde. Genom att bygga in motet kommer förutsättningarna för att vistas i naturområdet bli bättre då man till exempel minskar bullerpåverkan.

Bedömning ur social dimension

Förslaget innebär att en helt ny stadsdel skapas. Inom stadsdelen finns förutsättningar för att bygga ut service och det föreslås till exempel tillskapas nya förskolor samt en skola.

Samverkan

Ingen ny samverkan har skett utöver de samtal med Trafikverket, BRG samt Stadsbyggnadskontoret som genomfördes i samband med föregående förlängning av markreservationen.

Fastighetskontoret har inte funnit skäl till samverkan med de fackliga organisationerna i detta fall.

Protokollsutdrag till

lennart.hedstrom@elofhansson.com

Bilagor

1. Översiktskarta samt Detaljkarta
2. Markreservation samt förlängning av markreservation

Ärendet

Ärendet omfattar förlängning av markreservation.

Beskrivning av ärendet

Fastighetsnämnden har vid tidigare sammanträde 2018-12-10 beslutat om markreservation till Västra Sandarna Fastighetsutveckling i Göteborg AB. Denna markreservation förlängdes vid fastighetsnämndens sammanträde 2021-12-13. Beslutet omfattade en förlängning av markreservation i ett år till och med 2022-12-10. I beslutet om förlängning av markreservationen fick kontoret i uppdrag att föreslå en lösning där risken läggs över på parten som innehar markreservationen.

Markreservationen omfattar del av fastigheten Sandarna 725:1. Platsen ligger i anslutning till Älvsborgsbron och omfattar Rödastensmotet. Marken består idag av trafikyta och grönyta.

I enlighet med villkoren i beslutet om markreservation har intressenten genomfört fördjupad utredning av: trafik, parkering, mobilitet, luftmiljö, risk, säkerhet, buller, byggnadsteknik, konstruktion, kostnader samt koncept/utformning. Trots en gedigen fördjupad utredning kvarstår många osäkerheter kring utvecklingen.

Det har inte ställts några projektspecifika krav i markreservationen utan detta kommer att tillkomma först vid en framtida omvandling till markanvisning.

Enligt framtagna utredningsskisser omfattar utvecklingen ca 1 350 bostäder i flerbostadshus, ca 50 000 kvm kontor, ca 3 000 kvm lokaler, 3 förskolor samt 1 skola.

Utvecklingen innebär i stora drag att man överdäcker den befintliga infrastrukturen och bygger ovanpå. För att klara acceptabla nivåer för buller och risk föreslås en barriär av kontorsbebyggelse att uppföras närmast leden och bron. Området angörs via Otterklintsvägen och det kommer även tillskapas nya hållplatslägen för kollektivtrafik utifrån befintliga linjer. Utvecklingen föreslås innehålla tillkommande behov av skola och förskola samt möjlighet för övrig service. Det är en förutsättning för utvecklingen att byggnaderna med kontor uppförs för att ge skydd mot risk och buller. Utan en skyddande barriär med kontor kommer utvecklingen inte vara möjlig.

Stadsbyggnadskontoret har tidigare påbörjat ett arbete med planprogram för Västra Sandarna som nu ligger vilande.

Gällande översiktsplan anger huvudsakligen övriga grönområden för aktuell yta. Platsen ligger inom riksintresse för högexploaterad kust.

Platsen ligger inom mellanstaden och gränsar till prioriterat utbyggnadsområde i Strategi för utbyggnadsplanering, Göteborg 2035.

Förvaltningens bedömning

Sedan tidigare förlängning av markreservationen fick kontoret i uppdrag att föreslå en lösning där risken läggs över på parten som innehar markreservationen. Kontoret anser att detta behöver delas upp i flera steg och föreslår att ett första steg är ett formellt fördjupat strategiskt arbete för att klarlägga förutsättningarna för ett genomförande. Detta behövs även för att kunna få formell återkoppling från Trafikverket gällande påverkan på Älvsborgsbron och eventuell framtida ersättning av denna samt Länsstyrelsen för bland annat strandskydd. Intressenten har åtagit sig att ta samtliga kostnader för ett fortsatt strategisk arbete varpå staden inte tar någon ekonomisk risk i detta skede av utveckling.

Ytterligare en fördjupad ekonomisk beräkning har genomförts för utvecklingen för att minska osäkerheterna. Till följd av att utvecklingen görs på berg av god kvalité bedöms osäkerheterna för kostnaderna som små. Den stora osäkerheten för utvecklingen är istället om man kan realisera hela den tänka bebyggelsen, det vill säga intäktssidan.

Efter en fördjupad strategisk utredning kommer vi att ha en tydligare bild av vad som är möjligt att göra på platsen vad gäller exploaterings omfattning och utbredning. På detta sätt kan vi minska risken för vad som kan byggas och i förlängningen vilka intäkter som staden kommer att få. Därefter kan en ny analys göras om hur man kan avtala med intressenten i samband med ansökan om planbesked och omvandling till markanvisning med ambitionen att lägga över risken på intressenten. Bland annat skulle man kunna fortsätta diskutera de förslag som intressenten har lämnat gällande medfinansiering av konstruktionen då detta blir en integrerad del av ovanpåliggande byggnaders grundläggning samt möjligheten till att intressenten utför delar av allmän plats.

För att inte få en längre och mer tidskrävande process med strategisk utredning kan fastighetskontoret genomföra sin projektutveckling parallellt med detta arbete. På detta sätt kommer fastighetsnämnden kunna ansöka om planbesked direkt efter att den strategiska utredningen är färdig utan att det kommer att krävas ytterligare processer.

Mot bakgrund av att det finns många kvarstående osäkerheter avseende utvecklingen av området, framförallt gällande exploaterings omfattning och utbredning, föreslår fastighetskontoret att arbetet med det pausade planprogrammet för Västra Sandarna återupptas alternativt att ett motsvarande strategiskt arbete startas. Detta bedöms viktigt för att säkerställa att den tänka bebyggelsen kan realiseras och att vi därmed minskar osäkerheterna kring intäkterna för utvecklingen.

Fastighetskontoret föreslår att markreservationen förlängs med tre år till och med 2025-12-10 på oförändrade villkor. Det finns då tid att återuppta arbetet med det pausade planprogrammet alternativt att starta ett motsvarande strategiskt arbete. Lämpligheten i eventuella förändringar, till exempel viss utvidgning av det markreserverade området, får prövas i det kommande utredningsarbetet och beslutas i ett senare skede.

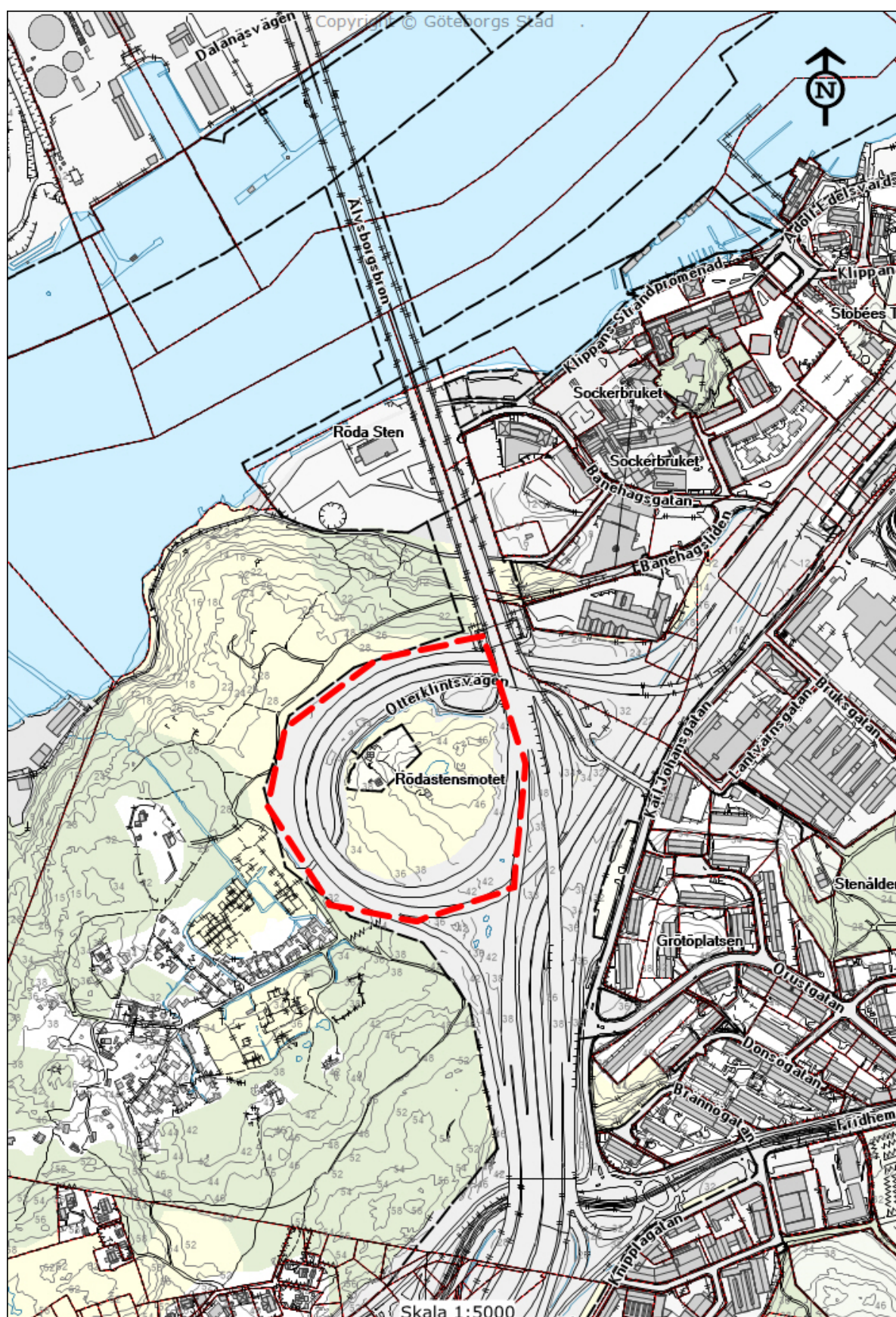
Martin Öbo
Fastighetsdirektör

Åsa Henninge
Enhetschef

Översiktskarta



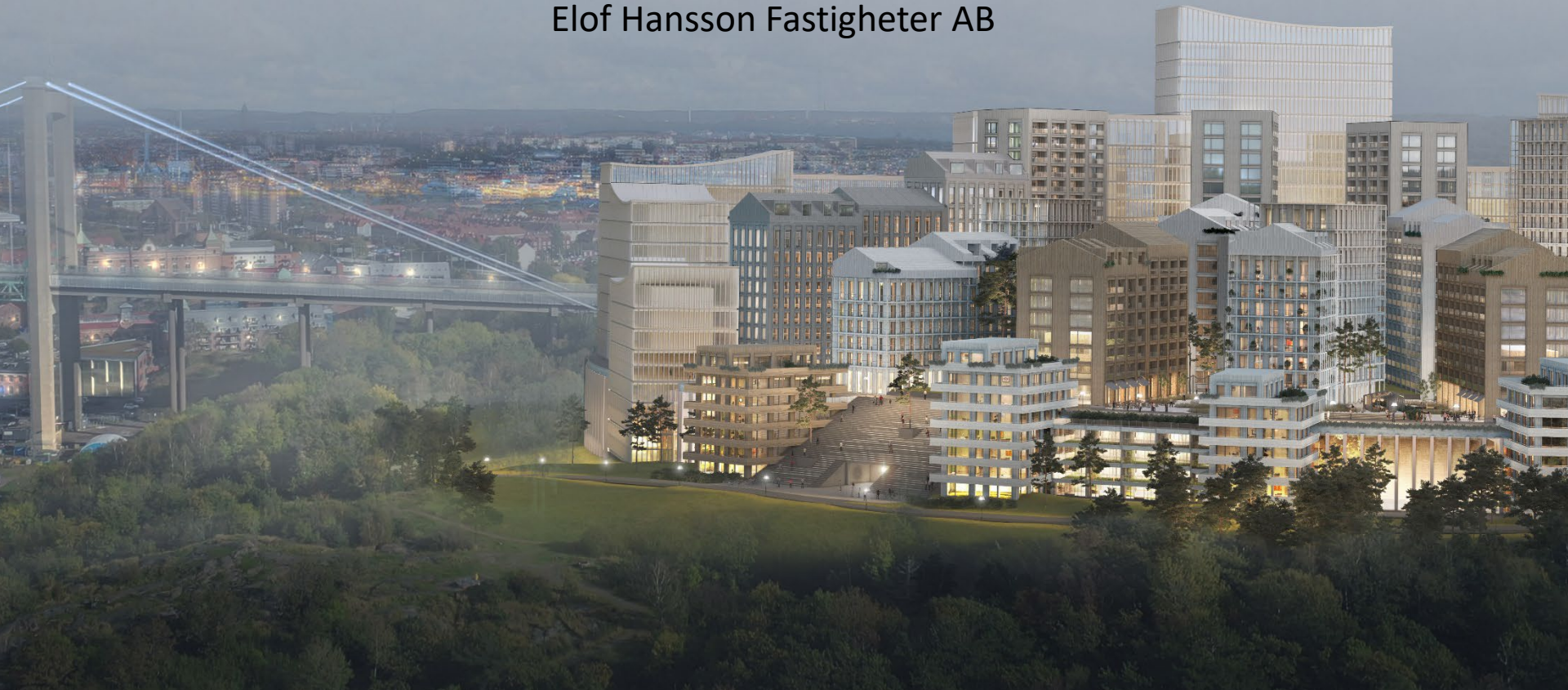
Detalj-karta - Ungefärlig avgränsning av område för markreservation



Västra Sandarna/ Rödastensmotet

Sammanfattning av fördjupad utredning avseende genomförbarheten av
stadsutvecklingen av Rödastensmotet

Västra Sandarna Fastighetsutveckling i Göteborg AB
gm
Elof Hansson Fastigheter AB



Visionsbild över Västra Sandarna



Strukturplan - bebyggelseförslaget



Platsen och dess förutsättningar



Kollektiv- och GC-stråk

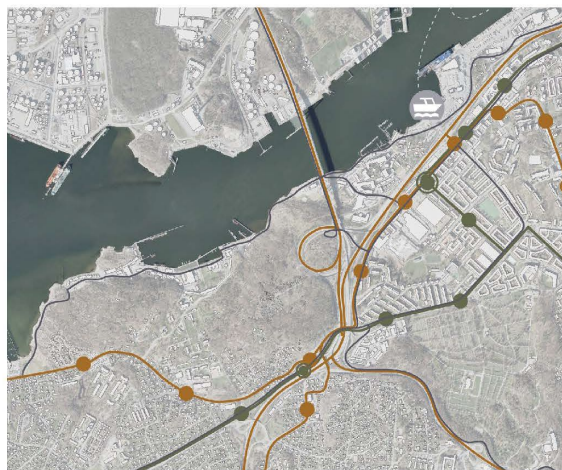
- Busshållplats
- Spårvagnshållplats
- Spårvagnsväg
- Bussväg
- GC-väg
- Färjeterminal
- Färjerutt

Bostäder, skolor, service

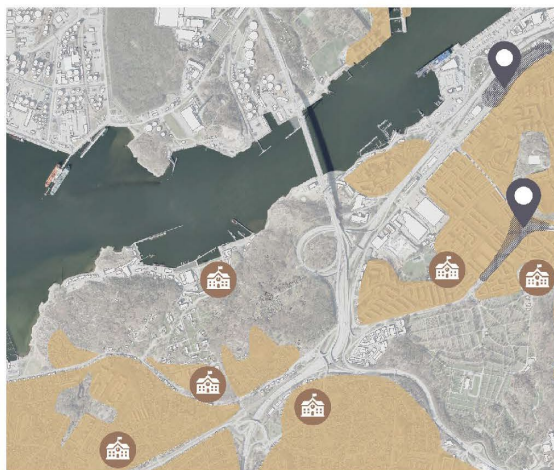
- Centrumområde
- Bostäder
- Centrumpunkt
- Skola

Rekreation och destinationer

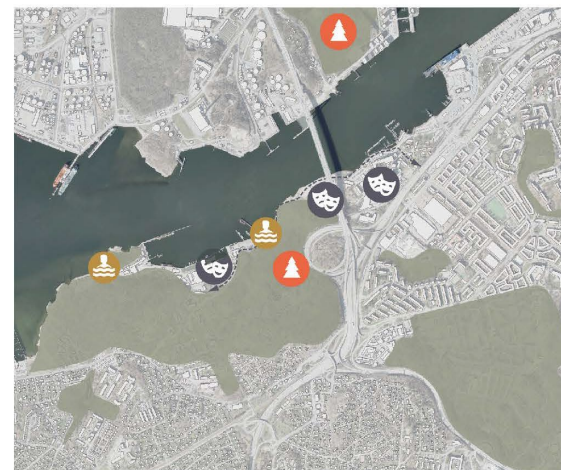
- Grönområde
- Kultur
- Rekreation
- Kustpromenad
- Badplats



Kollektiv- och övergripande GC-stråk



Bostäder, skolor, service



Rekreation och destinationer

Västra Sandarna Fastighetsutveckling i Göteborg AB

gm

Elof Hansson Fastigheter AB

Teknik och kostnads kalkyler: Cowi
Bebyggelseanalys: Arkitekterna Krook & Tjäder

Göteborg i oktober 2022





Stadsutvecklingsprojekt Västra Sandarna

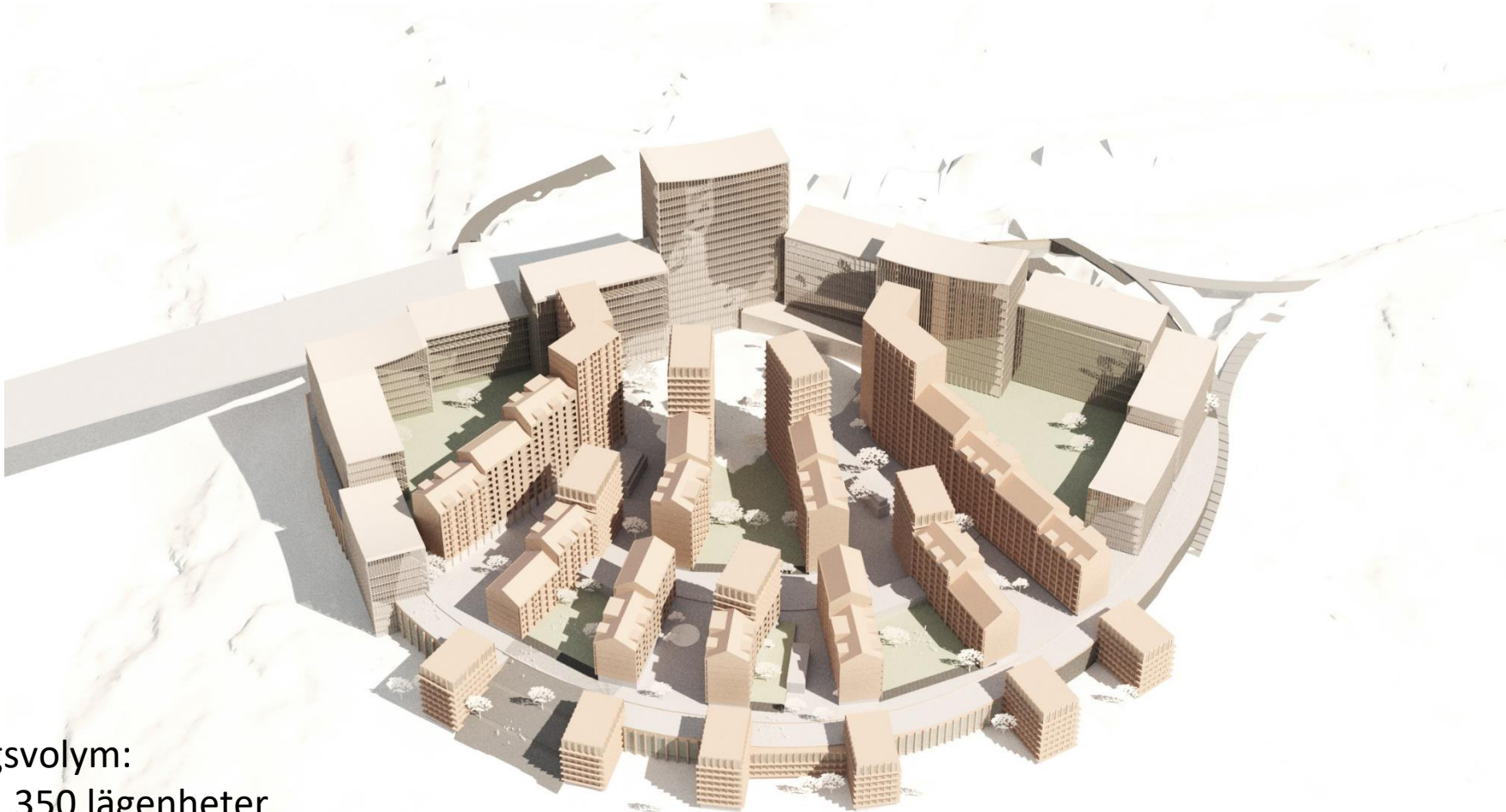
Fördjupat modellförslag avseende riskbegränsning

Göteborg 2023-10-04

Visionsbild över Västra Sandarna



Strukturplan bebyggelseförslag



Exploateringsvolym:

Bostäder – 1 350 lägenheter

Kontor/ lokaler- 70 000 kvm (BTA)

Sammanfattning

- » Återuppta programarbetet
- » Exploatören bekostar programarbetet
- » Exploatören medfinansierar allmän platsmark (tunnelöverbyggnaden)
- » Området har goda förutsättningar för säkra kalkyler och ett genomförande med begränsad risk
- » Samverkan mellan stad och exploatör – successiv kalkylering som bas för ekonomisk styrning
- » Stegvis utredningsprocess i programarbete m.fl.
- » Riskminimeringsstrategi
- » Programarbetsstart 2023

Projektets ekonomiska, kulturella och mänskliga värden för staden

- » Tillskott på ca 1 350 lägenheter (enligt redovisad idé)
- » Tillskott på ca 70 000 kvm kontor/ lokaler (enligt redovisad idé)
- » Centralt område och nära naturen på plats som idag är trafikplats
- » Nyttjar befintlig infrastruktur, vägar, allmänna kommunikationer
- » Mindre byggrisk jämfört med projekten inom Älvstaden
- » Goda förutsättningar till högt ställda hållbarhets mål, tex noll-emissionsområde
- » Läget stödjer kompetensförsörjning till bl.a. fordonsindustrin
- » 400 – 500 mkr i skatteintäkter för kommunen per år + avgifter

Platsens förutsättningar för förutsägbara kalkyler och byggrisker

» Unik plats i centrala staden

- Området har goda förutsättningar för byggnation och säker kalkylering
- Området utgörs av ytligt berg och av "bra berg". Gynnsamt ur byggnadssynpunkt
 - Berggrund är mer förutsägbart jämfört med andra marktyper som jord, lera ...
 - Riskerna är kända och kan kalkyleras med mindre osäkerhet
 - Lägre kostnader då ingen pålning krävs, tål punktlaster vilket även ger ökad arkitektonisk flexibilitet
- Risker som inte finns i detta projekt är bl.a. pålning, massundanträngning, ledningar i mark, föroreningar, högt vatten ...

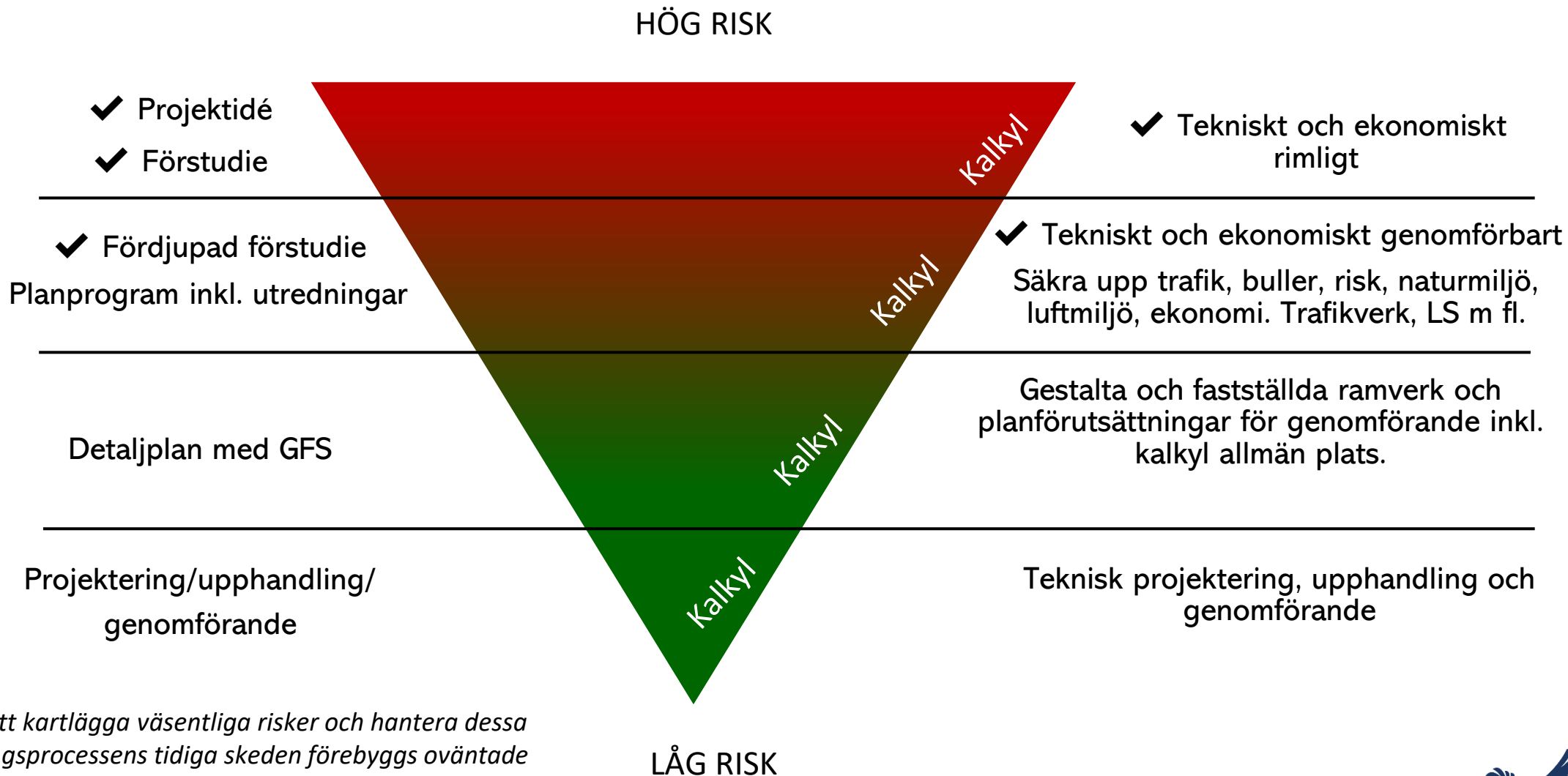
» Slutsats

- Finansiell risk: färre osäkerheter i kalkylen än vid jämförbara projekt inom tex Älvsraden
- Projekt Västra Sandarna skapar en riskspridning i stadens projektportfölj

Stegvis utvecklingsprocess för riskminimering

- » Med syfte att hushålla med resurser och identifiera risker i tidigt skede föreslås att program- och detaljplanearbetet fasindelas efter en prioritetsordning som överenskommes vid uppstart av programarbetet
- » Fas
 - Innehåller prioriterade aktiviteter
 - Avslutas med en uppdatering av de ekonomiska kalkylerna s.k. successiv kalkylering
 - Tydliggör parts åtagande i utförandeskedet, riskfördelning
 -

Strategi för riskminimering av projekt Västra Sandarna



Genom att kartlägga väsentliga risker och hantera dessa i planeringsprocessens tidiga skeden förebyggs oväntade kostnader och tidsförlängningar. Kalkyler utföres löpande i varje fas, sk successiv kalkylering.

Exploatören medfinansierar allmän plats

- » Medfinansiering av allmän plats och grundläggning kvartersmark
 - Konstruktionen för överdäckningen av trafikleden utgör även grundläggning för ovanpåliggande byggnader
 - Tunnelkonstruktion och ovanpå liggande byggnadskonstruktion kan optimeras ur ett kostnadsperspektiv
 - Allmän plats och kvartersmark förtydligas
- » Förslag
 - Goda förutsättningar för medfinansiering av konstruktionen för överbyggnaden om denna integreras med ovanpåliggande byggnaders grundläggning
 - Marknadsvärdering av byggrätter påvisar storleken av medfinansieringen
 - Ex; kostnad för grundläggning av byggnad i lera med pålar ca 500 – 2 000 kr/kvm BTA
 - Exploatören kan svara för utförandet av delar av allmän plats tex mellan hus

Samverkan mellan staden och exploatören – successiv kalkylering

- » Allmän plats och kvartersmark är unikt integrerade med varandra i projekt Västra Sandarna
- » Förslag
 - Staden och Exploatören bör ha ett fortsatt nära och iterativt samarbete över hela plan- och utförandeprocessen
 - En optimering av utförandet och därmed projektekonomin kräver en gemensam funktion för successiv kalkylering där vägval görs och beslut fattas utifrån kalkylfakta

Återuppta arbetet med planprogrammet

» Programarbetet

- Gällande avtal finns med SBK angående programarbete
- Programarbetet ligger vilande hos SBK from 2014 pga strandskyddsfrågan efter enhetschefsbeslut
- Ett återupptagande erfordrar att projektägaren lyfter projektet och enhetschefsgruppen, SamStyr, beslutar tillsätta resurser

» Förslag

- Återuppta programarbetet
 - Säkrar projektets genomförbarhet med bl.a. TV och LS
 - Erfordras för att klargöra frågor kring bron, strandskydd, skola, trafik, byggnadsvolymer, buller, naturvärden, exploateringsekonomi etc.
 - Krävs för att tydliggöra riskfrågan och lämplig gränsdragning mellan staden och exploatören för avtal om genomförande och markaffär

Exploatören bekostar planprogrammet

» Om planprogrammet

- Planprogrammet klarlägger många av förutsättningarna för ett genomförande
- Planprogrammet erfordrar resurser från SBK och exploatören samt för genomförande av erforderliga kompletterande utredningar

» Förslag

- Programmet återupptas med exploatörsmedverkan
- Exploatören svarar för och bekostar erforderliga utredningar enligt "föravtal"
- SBK, FK och Exploatören överenskommer om erforderliga aktiviteter och om deras prioritering för effektiv och resurssnål framdrift
- FK bedriver sin process avseende projektutvecklingen parallellt med programarbetet

Prioriterade aktiviteter i programarbete

Myndigheter

- Trafikverket avs överdäckning, hastighet, bron
- Länsstyrelsen avs strandskydd, bebyggelse

Tekniska utredningar/ bebyggelseförslag

- Kvalitetssäkra/ komplettera gjorda tekniska utredningar
- Kvalitetssäkra bebyggelseförutsättningarna inför "tävling"

Ekonomi/ finansiering

- Uppdatera kostnadskalkyl och byggrättsvärden
- Exploateringskalkyl

Kommunikation

- Kommunikationsmaterial, -media/ kanaler, policy
- Medborgardialoger

Proces S

I den gjorda förstudien har
ca 50 % av utredandet
genomförts.

1. ÅTERSTART

UPPSTART

- Tid- och projektplan
- Genomgång förstudie, ytterligare utredningsbehov
- Leveransplan utredningar/handlingar
- Rollbeskrivning och arbetsfördelning
- Platsbesök
- Inläsning dokument
- Förutsättningar

MÅLBILD/STRATEGI

- Profil
- Innehåll
- Strategi

INTRESSENTANALYS

- Vilka påverkas?
- Vilka påverkar projektet?

2. PLANPROGRAM

STEG

1

UTREDNINGAR

- Trafik - övergripande trafikutredning, kapacitet, anslutning till övergripande vägnät, trafikmatning, vägstruktur
- Riskutredning Farligt gods
- Mobilitet/kollektivtrafik/Parkering
- Infrastruktur; VA, el, fiber m.m.

Platsspecifika utredningar - förstudienivå

- Bergteknik
- Markmiljö
- Luftmiljö
- Naturvärdesinventering/biotoper
- Arkeologi
- Buller
- Avrinning/lågpunkter/skyfallsstråk
- Behovsbedömning/MKB - avgränsning

SKISS / ALTERNATIVSTUDIE

- Analys/plasstudier
- Dagsljus
- Strukturskiss/alternativstudier; skala 1:2000
- Exploateringssamställning

GENOMFÖRBARHET/KALKYL

- Exploateringskostnader
- Intäkter

STEG

2

UTREDNINGAR

Kopplade till förslag:

- Trafikförslag; vägnät, höjdsättning, flöden, sektioner
- Skyfall/dagvatten - principer
- VA
- Buller
- Luft miljö

Platsspecifika utredningar - fördjupning

- Markmiljö
- Naturvärdesinventering/biotoper

SKISS

- Bearbetning skissförslag;
- Fördjupade studier etapp, skala 1:1000
- Volymstudier/innehåll
- Logistik/omlastning/angöring/parkering
- Övergripande gestaltningsprinciper

3 DETALJPLAN

Översiktlig tidplan för perioden 2022 - 2035

