

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-11-21

SBN 2025-12-16

Ärendenummer SBF-2023-01481

Handläggare

Jessica Andersson

Telefon: 031- 368 17 42

E-post: jessica.andersson@stadsbyggnad.goteborg.se

Strukturidé för Södra Älvstranden, delen Järnvågen till Klippan

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Strukturidén, enligt bilaga 1, godkänns som inriktning för fortsatt planering inom Södra älvstranden

Sammanfattning

En övergripande utredning avseende struktur och genomförbarhet för Södra älvstranden har tagits fram. Ärendet avser ett inriktningsbeslut för Södra Älvstranden, med mål för både struktur, innehåll, investerings- och exploateringsekonomi och en preliminär tidplan för start av områdets detaljplaner.

Förslaget utgår från uppdraget med ändring genom fördjupning av Översiktsplan för Göteborg – Södra älvstranden, delen Järnvågen till Klippan och omfattar samma område. Strukturidén för Södra Älvstranden syftar till att utvidga innerstadens traditionella kvarterstad mot älven. Strukturen redogör för cirka 2000–2500 nya bostäder, kommunal service och offentliga fritytor såsom nytt gatunät, älvstråk och parker samt plats för befintliga och nya verksamheter. Sammantaget bedöms strukturidén bidra positivt till en nära, sammanhållen och robust stad.

Genomförandet av strukturidén bedöms ha beroenden till rådighet över mark och i tid till flytt av färjeterminaler och utbyggnad av Lindholmsförbindelsen. Sammantaget bedöms strukturella åtgärder kopplat till hantering av dåliga markförhållanden och kaj vara kostnadsdrivande. Utifrån strukturidéns exploateringsvolym och omfattning på strukturella åtgärder saknas förutsättningar för en exploateringsekonomi i balans.

Utbyggnadsprioritering bedöms ske i samband med att reviderad version av övergripande inriktning för samordnad stadsutveckling (ÖISS) presenteras i kvartal ett år 2026. Vid fortsatt planering föreslås framtagen strukturidé utgöra inriktning för området.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Stadsbyggnadsförvaltningen vill belysa att det totala ekonomiska åtagandet inom kommunens exploaterings- och investeringsverksamhet är utmanande. Kommunen står inför finansiella utmaningar med anledning av stora ny- och reinvesteringsbehov samtidigt som exploateringsekonomi bedöms möta strukturella utmaningar framöver. Även den demografiska utvecklingen innebär långsiktiga ekonomiska utmaningar.

Utifrån kommunfullmäktiges budgetmål för god ekonomisk hushållning anges att ”exploateringsverksamheten ska över en rullande tioårsperiod vara i balans”.

Bedömningen är att en utveckling av Södra älvstranden enligt strukturidén kommer att utgöra en belastning för exploateringsverksamhetens självfinansiering.

Utgångspunkt i den ekonomiska bedömningen är att Trafikverket kvarstår som väghållare för Oscarsleden och att staden behöver medfinansiera de åtgärder som föreslås för Oscarsledens omvandling. I nuläget har staden gjort egna antaganden kring omfattningen. Trafikverket kan göra en annan bedömning av möjliga åtgärder. Vidare utgår bedömningen ifrån att staden köpt in stora delar av den mark som ägs av Göteborgs Hamn AB idag. Inkomstbedömningen inkluderar markförsäljning, exploateringsbidrag, medfinansieringsersättning, tomträttsavgäld under en 10-årsperiod samt tilläggsköpeskilling och utgår ifrån strukturplanens exploateringsvolym.

Genomförandet av den föreslagna stadsutvecklingen ger staden inkomster från markförsäljning, exploateringsbidrag och medfinansieringsersättning. Då staden förväntas köpa in marken från Göteborgs hamn kommer en stor del av den möjliga exploateringen inom området att ligga inom kommunägd mark. Således utgörs inkomsterna till allra största del av stadens framtida markförsäljning och endast till liten del av exploateringsbidrag och medfinansieringsersättning från privata byggaktörer.

Genomförandet av den föreslagna strukturidén innebär utgifter för andra kommunala nämnder som en följd av fler boende i området, till exempel investeringar i förskolor och skolor samt utbyggnad av VA-infrastruktur.

De största utgiftsposterna utgörs av de strukturella investeringar och åtgärder som behöver genomföras för att möjliggöra exploateringen såsom högvattenskydd, omdaning av Oscarsleden, upprustning och ombyggnad av kajer, marksanering samt grundläggningsåtgärder för allmän plats. I utgiftsbedömningen ingår även förväntade bokförda värden. Bedömda utgifter är förenade med stora osäkerheter i tidigt skede.

Med nuvarande exploateringsvolym och omfattning på de strukturella åtgärder som föreslås, saknas förutsättningar för en exploateringsekonomi i balans. Sammantaget är den ekonomiska bedömningen att föreslagen strukturidé har ett exploateringsnetto på minus 3,3 miljarder. Bedömningen görs att ingen enskild åtgärd, vare sig om det avser förändringar i inkomster eller utgifter kan möjliggöra en ekonomi i balans. Behov finns att arbeta vidare med båda delar, vilket kan komma att ha en påverkan på strukturidén.

Bedömning ur ekologisk dimension

Staden står inför stora utmaningar i att nå uppsatta miljö- och klimatmål till 2030. Ett genomförande av strukturidén kommer innebära en klimatpåverkan för staden. Det är dock positivt att föreslagen strukturidé främst förtätar redan ianspråktagen mark vilket inte påverkar möjligheten till kolinlagring negativt. Vidare finns det en potential i att skapa bättre markmiljö genom att exploatering i området kräver att marken saneras. Föroreningsnivåerna bedöms idag vara högre än Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning, KM (bostäder och skolor), inom merparten av området.

Beräkningar av strukturidéns utsläpp i kg CO₂e har gjorts översiktligt genom en beräkningsmodell för klimatkalkyl. Den största utsläppet genereras av nya byggnader,

sedan följer anläggningar samt drift och underhåll av dessa. Positivt är att redan ianspråktagen mark föreslås exploateras.

Gröna kopplingar mot älven stärks. Flera tillgängliga parker och offentliga platser föreslås på ytor i nära anslutning till älven som idag inte är tillgängliga för allmänheten. Detta är positivt för att skapa en mer grön och robust stad samt för att åtgärda brister som översiktsplanen identifierat inom innerstaden avseende grönstruktur. Ambitionen har varit att översiktsplanens inriktning om att minst 15 procent offentlig friyta ska uppnås. Föreslagen struktur når inte helt upp till detta då avvägningar gjorts utifrån behov av friyta för kommunal service.

Strukturidén möjliggör för att omhänderta utmaningar som finns i området såsom översvänningsrisker kopplat till skyfall och högt vatten. För att hantera det skyfall som rinner från befintlig stad in i området, föreslås ytor och stråk för avrinning på fem platser. För att möjliggöra strukturen föreslås en generell höjdsättning av marken i området till 2,3 + meter över havet, för att säkra platser som idag översvämmas. Höjdsättningen är en del av stadens högvattenskydd där också kajerna ingår. Delar av parkmark föreslås även som översvänningsbara ytor för att kunna hantera både skyfall, dagvatten och stigande vatten.

Oscarsleden går genom området och den innebär att det finns svåra och otrygga vistelsemiljöer, höga bullernivåer och dålig luftkvalitet. Trafiken på Oscarsleden skapar problem med höga halter av luftföroreningar som påverkar hur och vad som kan planeras närmast leden. En förutsättning för att skapa en god luft- och bullermiljö längs leden är sänkt hastighet och därför bedöms föreslagen strukturidé inverka positivt på detta. Vidare utgör även områdets läge i staden, befintlig och ny planerad kollektivtrafik, särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart.

Bedömning ur social dimension

Social hållbarhet handlar om att skapa ett samhälle där alla individer får sina rättigheter respekterade och tillgodosedda. Stadsplaneringen är en av de samhällsfunktioner som kan bidra till hur socialt hållbar staden blir. Göteborgs Stads program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa pekar ut riktningen för stadens arbete för att minska skillnader i livsvillkor och hälsa. Att prioritera en jämlik tillgång till stadens resurser och att länka samman staden är en viktig uppgift för stadsplaneringen, liksom att verka för en ökad tillgång till bostäder som svarar mot verkliga behov.

Förvaltningen bedömer att utvecklingen av Södra älvstranden har potential att bidra till en mer sammanhållen stad. Att Oscarsleden omvandlas mot en mer integrerad stadsgata innebär en ökad närhet för området och en mer finmaskig struktur som kan skapa goda förutsättningar för ökad orienterbarhet och tillgänglighet för gående och cyklister. De stora kollektivtrafikinvesteringarna (Lindholmsförbindelsen, metrobuss på Oscarsleden) som föreslås kommer att tillgängliggöra området för fler. Kopplingar över älven skapar en mer sammanhållen innerstad och öppnar upp för ett större utbyte mellan de olika älvkanterna. I dialoger som förts inom ändring av översiktsplanens samråd, är det viktigt för flertalet medborgare, i olika åldrar, att få tillgång till älvrummet.

Olika boendeformer möjliggörs i flerbostadshus i kvartersstruktur men är till stora delar beroende av Oscarsledens omvandling. Med hänsyn till höga kostnader för exploateringen samt det attraktiva läget i staden kommer bostäderna troligen bli dyra

vilket kan innebära att områdets möjligheter att bidra till minskad segregation är begränsade. Utifrån ett stadsdelsperspektiv är det viktigt att bryta den barriär som Oscarsleden idag utgör, att tillskapa offentliga ytor vid vattnet och ett tillgängligt älvstråk. Sammantaget bedöms det vara positivt för en nära och sammanhållen stad.

Södra Älvstranden omfattar flera värdefulla kulturmiljöer och kulturhistoriskt värdefulla byggnader som tillsammans speglar hamn- och sjöfartsstaden utveckling från 1600-talet fram till idag. Inom området finns en tydlig kulturnärvaro, som är unik för Göteborg. Kulturlivet bidrar här till hela områdets identitet och utgör en stark attraktionskraft. En bedömning är därför att det är viktigt att både kulturmiljöer och kulturliv värnas i området. En förutsättning för kulturlivet är tillgång till lokaler med relativt låg hyra vilket till stor del finns i befintligt bestånd. Strukturidéen föreslår ett fortsatt verksamhetsområde där befintliga verksamhetsloker bibehålls, inom detta finns en potential för ett diversifierat kultur- och näringsliv att utvecklas.

Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

PM – Övergripande utredning avseende struktur och genomförbarhet – Södra älvstranden, delen Klippan till Järnvågen

Beskrivning av ärendet

I stadsbyggnadsnämndens genomförandeplan för 2025 fick förvaltningen i uppdrag att under 2025 ta fram inriktningsbeslut för Södra Änggården (Högsbo industriområde), Gullbergsvass¹, Kortedalastråket, samt Hjalmar Brantingsstråket, med mål för både struktur, innehåll, investerings- och exploateringsekonomi och en preliminär tidplan för start av områdets detaljplaner.

Utifrån pågående arbete med ändring genom fördjupning av översiktsplan beslutade stadsbyggnadsdirektören att uppdragens inriktning även skulle gälla för Södra älvstranden delen Järnvågen till Klippan, i tät samverkan med de övriga uppdragen. Aktuellt ärende och strukturidé utgör förvaltningens återrapporering av uppdraget. Fortsatt politisk hantering bör ske inom ärendet för ändring av översiktsplan som planeras för antagande hösten 2026.

Förslag till PM Strukturidé omfattar samma geografi som området för ändring av översiktsplan genom fördjupning Södra älvstranden, delen Järnvågen till Klippan. Den geografiska avgränsningen är i norr Göta älv och i söder Karl Johansgatan och från väst i Älvsborgsgatan vid Klippan till Götatunnelns mynning i öst vid Järnvågen.

Uppdraget har samverkat med pågående planering inom området såsom detaljplaner och järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen (SBF-2023-02222) samt detaljplan vid Adolf Edelsvårds gata (SBF-2023-02117). Detaljplanerna har inte varit på samråd. Vidare har arbetet även utgjort en grund och utgångspunkt för pågående arbete med stadsbyggnadsförslag för ny Fiskhamn i Majnabbe (SBF-2025-00712).

Framtaget PM (bilaga 1) har liknande upplägg och innehåll som för de övriga omvandlingsuppdragen utpekade i kommunfullmäktiges budget och

¹ Uppdrag från kommunfullmäktiges budget för 2025 ”stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att påskynda arbetet med planerna på ny bebyggelse vid Södra Änggården (Högsbo industriområde)” respektive Gullbergsvass, med stadsbyggnadsnämnden likalydande specificering i genomförandeplanen.

stadsbyggnadsnämndens genomförandeplan (Södra Änggården, Gullbergsvass, Kortedalastråket, och Hjalmar Brantingsstråket). Nära samarbete mellan uppdragen har skett, i syfte att säkerställa en innehållsmässigt likartad leverans.

Historik och bakgrund

Uppdraget för arbete med ändring genom fördjupning av Översiktsplan för Göteborg, för delen Järnvågen till Klippan gavs av kommunstyrelsen 2023-11-22. Beslutet togs utifrån en hemställan om uppdrag av stadsbyggnadsnämnden den 2023-09-26 med anledning av beslut enligt politiskt yrkande i samma nämnd 2023-04-25. Arbetet syftar till att skapa förutsättningar för stadsutveckling inom ett av översiktsplanens utredningsområde för blandstad. Det innebär en omvandling från industrimark till blandad stadsbebyggelse när färjeterminalerna flyttar, genom utvidgning av innerstaden med traditionell kvartersstad. Uppdraget innebär att ändringen ska hantera Oscarsledens framtida utveckling och lokaliseringsfrågor avseende verksamheterna i Fiskhamnen.

I stadsbyggnadsnämnden 2024-04-23 § 289 togs beslut om att fiskhamnens framtida lokalisering skulle fortsatt utredas inom Södra Älvstranden. I uppdraget för Södra älvstranden ingår vidare att studera förutsättningarna för social service, husbåtar och ett maritimt centrum inom området samt att belysa kulturmiljö- och riksintressefrågor. Lokalisering av en ny gång- och cykelbro ska även studeras.

Ett inriktningsbeslut togs i stadsbyggnadsnämnden 2024-03-26 § 190 att fortsätta planera för Oscarsleden som en mer integrerad gata i markplan med fler plankorsningar. Ett politiskt yrkande angav att det i planeringsarbetet var viktigt att säkerställa långsiktig och hög framkomlighet för kollektivtrafiken i enlighet med Målbild Koll2035. Vidare beskrevs även att i arbetet framåt inte utesluta planskildhet för enbart kollektivtrafik samt att genomföra en analys avseende konsekvenserna för trafiksystemet i stort.

Arbetet med ändring av översiktsplanen genom fördjupning av Södra Älvstranden, delen Järnvågen till Klippan, har samordnats med en större ändring av översiktsplanen. Beslut om samråd för ändring av översiktsplanen togs i stadsbyggnadsnämnden 2024-12-17 § 804. I samrådsförslaget fanns en strukturidé redovisat för att förtydliga förslag som fanns för markanvändningskartan. En strukturidé har nu arbetats vidare med utifrån inkomna synpunkter från samrådet och djupare kunskap inom det geografiska området. Stadsbyggnadsnämnden informerades 2025-06-19 § 460 om de synpunkter som framkommit under samrådet från statliga myndigheter, kommuner, bolag och förvaltningar inom staden samt näringsliv och allmänhet.

Under våren och hösten har även en dialog med Trafikverket förts utifrån synpunkter i samrådet för ändring av översiktsplanen på omvandling av Oscarsleden samt utifrån utredning av flytt av riksintresset E45. Trafikverket har lämnat ett ställningstagande till kommunen 2025-08-19 och tydliggjort följande;

- Så länge Trafikverket är väghållare för Oscarsleden och leden har den funktion den har idag, som kapacitetsstark trafikled med god standard, ligger E45 kvar på Oscarsleden till Arendal via Älvsborgsbron.
- Trafikverket är beredd att undersöka vilka trafikeffekter en omvandling av Oscarsleden får på trafiksystemet i Göteborg, inklusive en flytt av E45 till

alternativet via Hisings- och Norrleden och Jordfallsbron, om Göteborgs Stad är intresserad av att överta väghållarskapet på Oscarsleden för att kunna stadsutveckla och omvandla leden till stadsgata. Frågan om det vid en flytt av E45 fortsatt finns riksintresseanspråk på Oscarsleden behöver då klargöras.

Strukturidéns innehåll

Strukturidén för Södra älvstranden, delen Klippan till Järnvågen kan möjliggöra en potential om cirka 2000–2500 nya bostäder i en utvidgning av innerstadens traditionella kvartersstad. Skalan varierar och följer den bakomliggande bebyggelsen och topografin. I snitt är det 5–7 våningar som föreslås. Inom kvarterstrukturen föreslås lokaler i bottenvåningar utifrån potential för höga flöden av människor. Andelen bostäder är beroende av att Oscarsleden kan hanteras som en mer integrerad stadsgata. Vidare innehåller flera kvarter verksamhetslokaler (kontor, kultur) mot Oscarsleden samt förespråkas detta ändamål i kvarter som bedömts svåra att få till bostäder i utifrån dess storlek och form. Läget för kontor bedöms främst attraktivt invid Järnvågen och Stigbergskajen utifrån tillkommande och befintlig kollektivtrafik.

Nya bostäder medför ett behov om kommunal service och i strukturen föreslås lägen för en grundskola och tre nya förskolor. Utpekade platser i området har förutsättningar för goda luft- och bullernivåer samt rätt till kompenserade åtgärder för friyta invid grönstruktur. Behov om skola och förskola utgår från styrande nyckeltal för innerstaden som beslutats i kommunfullmäktige, kapacitet finns inte inom befintlig stadsdel för omhändertagande av det behov som nya bostäder genererar. Inom området har lägen för fristående enheter försökts tillgodoses, men två lägen medför en förskola som del i befintlig kvartersstruktur men med egen förskolegård. En avvägning har gjorts avseende storlek och typ av grundskola som föreslås utifrån behov av friyta som tillkommer.

Ett nytt gatunät föreslås som bedöms kunna bidra till att koppla samman området norr om Oscarsleden med befintligt gatunät söder om leden. Samtidigt kopplar vägnätet även ihop Fiskhamnen med Jaegerdorff på ett annat sätt än idag, där Majnabbegatan utgår. Vägnätet tar hänsyn till kommande behov av kopplingar över älven vid Tysklandsterminalen, i första färjetrafik men på längre sikt en framtida gång- och cykelbro. Gatunätet möjliggör i första hand för framtida planskilda övergångar vid Oscarsleden i de gator som konstaterats bidra störst till att koppla upp området med befintlig stadsstruktur.

Ett sammanhängande älvstråk utgör en ryggrad i strukturen som har potential att dels koppla samman området väster och österut, mot Klippan och Masthuggshalvön, dels att koppla samman offentliga platser vid älven inom området och med bakomliggande bebyggelse. Älvkanten föreslås i stort utgöras av en hård kaj med möjlighet för kommersiellt ändamål för större fartyg vid Stigbergskajen och vid Majnabbe där goda förutsättningar för det finns. Vidare föreslås älvkanten, i vikar och bassänger där det är möjligt, att utgöras av en mjuk ekologisk kantzon. Förutsättningarna för detta är få längs älven i innerstaden men särskilt gynnsamma inom området för Majviken. En mjuk ekologisk kantzon är positiv utifrån vattenstatus och biologisk mångfald samt är det mer ekonomiskt än hård kaj. Ingen utbyggnad i älven föreslås då detta bland annat kan påverka vattenmiljön negativt och vara kostnadsdrivande.

Området behöver omhänderta behov av klimatanpassning utifrån stigande vatten och skyfall samt en befintlig brist av grönstruktur. Hantering och behov av att omhänderta

detta är en direkt konsekvens av förslag till exploatering av området. Strukturen redogör för skyfallsstråk och högvattenskydd i form av höjning av mark inom hela området. Detta har beroenden för större områden inom området som helhet, det vill säga att en lösning för ett större område behöver finnas innan enskilda områden bryts ur strukturen. Vidare redovisas en ny stadsdelspark och tre bostadsnära parker utifrån behov som tillkommande bostäder genererar. Det finns inom befintlig bebyggelsestruktur en hög nyttjandegrad av parker och en brist i sin helhet på grönstruktur.

Föreslagen prioritering av fortsatt stadsutveckling

I stadsbyggnadsnämndens reglemente §4 anges att ”Nämnden ansvarar för att ta fram underlag för prioriteringen för hur staden ska utvecklas över tid, för beslut i kommunfullmäktige. Underlaget ska inkludera överväganden kring ekonomi och genomförbarhet avseende stadens samlade åtagande för utveckling och förvaltning av staden”. I handlingen *Övergripande inriktning för samordnad stadsutveckling (ÖISS)* har förvaltningen berett och föreslagit en prioritering. Stadsbyggnadsnämnden återremitterade 2025-05-25 §141 ärendet med önskemål om kompletteringar.

Strukturidéerna för Södra Änggården, Gullbergsvass, Kortedalastråket, Hjalmar Brantingsstråket och Södra Älvstranden är utformade för att utgöra jämförbara underlag för fortsatt prioritering. För att uppnå en samordnad stadsutveckling för stadens samlade åtaganden är förvaltningens intentioner att återkomma med prioritering inom och mellan områdena i ärendet för Övergripande inriktning för samordnas stadsutveckling (ÖISS). Ärendet planeras för beslut i stadsbyggnadsnämnden under första kvartalet 2026.

Förvaltningens bedömning

Utredningen redovisar en strukturidé för området, baserad på nu kända förutsättningar och underlag samt en tydlig politisk inriktning och prioritering av en rätvinklig kvartersstruktur. Strukturidén bedöms kunna utgöra underlag för kommande prioritering av stadsutvecklingsprojekt inom staden.

Stadsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att strukturens bärande principer och bakomliggande intention kan vara vägledande vid fortsatt planering av området Södra Älvstranden, delen Järnvågen till Klippan. Avvägningar har gjorts avseende möjliga exploateringsvolymerna och behov av kommunal service och allmän platsmark. Under arbetet har olika exploateringsgrader prövats men detta slår direkt på strukturen utifrån det ökade behov av yta för kommunal service som följer av det. I flera fall, då geografin har sina begränsningar men också förutsättningar, krävs ett samnyttjande av allmän platsmark. Det handlar då främst om funktioner såsom park, friyta för kommunal service och klimatanpassning. Strukturens föreslagna bebyggelse har utifrån volym, skala och innehåll inte hunnit analyserats fördjupat utifrån påverkan på riksintressen inom området. Särskilt riksintresset för kulturmiljön är känsligt utifrån förslag om tillkommande bebyggelse. Stadens befintliga struktur, skala och proportioner är på flera platser utmed älvkanten av avgörande betydelse för möjligheten att tillgodogöra sig den riksintressanta berättelsen. En övergripande bedömning i tidigt skede är att det från älvsidan är en betydande del av stadens samlade siluett som påverkas av strukturidén.

För att kunna säkerställa strukturidéns genomförbarhet krävs vidare en genomlysning avseende de exploateringsekonomiska förutsättningarna och fördjupad kunskap i de stora

strukturella utgifterna såsom markförhållanden. Den ekonomiska bedömningen är gjord i ett tidigt skede med stora risker och osäkerheter, vilket gör att ekonomin kan förändras. Med nuvarande föreslagna exploateringsvolym och omfattning på de strukturella åtgärder som föreslås saknas förutsättningar för en exploateringsekonomi i balans för området som helhet. Bedömningen är inte heller att en enskild åtgärd kan balansera upp utan att det krävs åtgärder i arbete med strukturidén på både utgifts- och inkomstsidan vilket kan komma att påverka strukturidén framgent.

Genomförandeförutsättningarna för strukturidén bedöms svåra avseende mark- och grundförhållanden då stor del av området består av utfyllnader, där det finns sättningar och problem med markföroreningar. Områdets komplicerade grundläggningsförhållanden kräver stabilitets- och sättningsåtgärder för att göra marken byggbar i enlighet med föreslagen strukturidé. Området innehåller även stora mängder kajer av olika typer och skick som kräver ett kontinuerligt underhåll. Detta utgör stora osäkra strukturella utgifter och fördjupade utredningar inom exempelvis geoteknik kan minska osäkerheten i dessa.

Stadsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att det finns ett antal större beroenden utifrån ett genomförande i tid av strukturidén som hänger samman med rådighet över mark. Det handlar om eventuella markförvärv av Göteborgs Hamn AB inom området, väghållarskapet för Oscarsleden och utbyggnad av Lindholmsförbindelsen och dess föreslagna arbetsområde.

Stor del av strukturidén bygger på en omvandlad Oscarsled vilken har en systempåverkan. Analyser över en omvandling av Oscarsleden resulterar i att delar av trafiken tar andra vägar inom staden, både på kommunalt och statligt vägnät, på grund av att kapaciteten på Oscarsleden minskar. I första hand förväntas Lundbyleden och Dag Hammarskjöldsleden få ökade trafikflöden. Den stora ökningen av trafik på Oscarsleden över tid kopplas samman med en generell trafikökning i samhället och en omvandling bedöms påverka detta lite i jämförelse.

I arbetet med strukturidéer har beroende mellan Oscarsleden och Dag Hammarskjöldsleden identifierats. Om endast en av lederna omdanas kommer biltrafik i högre utsträckning nyttja den andra leden. Vid samtida omdaning av båda lederna kommer biltrafik framför allt söka sig till Västerleden och Lundbyleden.

Stadsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att kapaciteten för kollektivtrafiken utifrån nuvarande utbud plus planerade infrastruktursatsningar såsom Lindholmsförbindelsen och metrobuss längs Oscarsleden är god och tillräcklig för att kunna hantera utbyggnad enligt föreslagen strukturidé. Områdets läge i staden förutsätter att en stor andel resenärer som en utbyggd strukturidé alstrar kommer kunna ta sig med gång- och cykel, viktigt är då även utökad kapacitet av nya färjeförbindelser som redovisas. För att säkerställa en hög framkomlighet för kollektivtrafiken krävs åtgärder för att möjliggöra Metrobuss längs Oscarsleden i form av ytanspråk för stationer vid Stigberget och Jaegerdorffsmotet och att eventuellt körfält ianspråk tas för buss. En sådan åtgärd skulle komma att påverka framkomligheten för busstrafik markant längs leden men får även negativ inverkan på biltrafikens framkomlighet.

Avseende kapacitet teknisk försörjning saknas det i stort sett för dricks- och spillvatten inom hela området väster/norr om Oscarsleden. Nytt ledningsnät bedöms därför behöva byggas i framtida gatustruktur. Kapaciteten på befintligt dricksvattenledningsnät utanför

området är tillräckligt för att bygga vidare mot nytt området och för att försörja planerad bebyggelse. Kapaciteten i spillvattenledningsnätet är varierande och en del större stråk kan behöva dimensioneras upp till följd av exploateringen.

Kapacitet finns för att försörja området med el vid en omvandling från industriområde till blandstad inom de volymer av bostäder som strukturidén presenterar. Gällande fjärrvärmen och fjärrkyla bedöms behov kunna uppstå på sikt inom området vid en avveckling av Rosenlundsverket. Utbyggnad av teknisk infrastruktur behöver takta och samplaneras med utbyggnad av gata och markhöjning.

Inom strukturidén görs en indelning av området i sex olika delområden. Som helhet hänger utbyggnad av strukturidén och olika delområden, utöver Fiskhamnen och delar av Jaegerdorff, samman med flytten av färjeterminaler och markförvärv av Göteborgs hamn. Givet de stora beroenden som identifierats inom området som helhet och inom respektive delområden bedöms särskilt områdets östra delar, från Järnvågen till Fiskhamnen, beröras utifrån ett genomförandeperspektiv. Det finns inom dessa delområden beroenden till avtalstider, utbyggnad av Lindholmsförbindelsen och dem bygger på omvandling av Oscarsleden för en utbyggnad enligt strukturidén.

Fortsatt planering

Den preliminära bedömningen av beroenden inom området indikerar att en första etapp skulle kunna vara något av de västra delområdena, från Majnabbe (inklusive läge för ny fiskhamn) till Jaegerdorff.

I Jaegerdorff pågår idag detaljplanering och staden har rådighet över stor del av marken. Dock kräver en utbyggnad enligt strukturidén att trafikmotet hanteras tillsammans med ett framtida lokalt vägnät och lösning för skyfall under vägbron. Detta påverkas i sin tur av behov av markhöjningen inom området som helhet utifrån att det utgör högvattenskyddet. En utveckling av detta delområde har beroende av att kommunal service och ytor för park kan säkerställas i närområdet. Bedömningen är därför att en fortsatt sammanhållen planering inom området krävs för att respektive detaljplan inte ska omöjliggöra helheten.

Parallellt med fortsatt planering inom de västra delområdena föreslås en etablering av en platsbyggnadsprocess i Majnabbe då stora områden potentiellt frigörs vid en flytt av färjorna och därmed öppnas upp för allmänheten. Det innebär att arbeta i både kort och lång sikt, att utveckla platsen stegvis tillsammans med allmänheten samt att testa olika funktioner på platsen för att skapa demokratiska värden och stadslivsvärden. Liknande det arbete som gjorts i Frihamnen men utifrån platsens lokala förutsättningar.

Fortsatt arbete bedöms behöva säkerställa att vissa frågor löses ut såsom ekonomi och beroenden som presenterats. Utbyggnadsordning och etappvis utbyggnad behöver studeras vidare ur både ett byggtekniskt och ekonomiskt perspektiv. Sammantaget redogör strukturidén för framtunga investeringar som behöver genomföras med risk för ett långt tidsspänn från när kostnaderna uppstår och intäkterna kan förväntas. Detta beror på konjunktur, utbyggnadsordning och tidsåtgång för att bygga ut infrastruktur. Investeringar för kommunal service behöver även takta i tid med utbyggnad.

Stadsbyggnadsförvaltningen för bedömningen att efterföljande planering behöver ha ett fokus på ekonomin utifrån helheten och delområdet, särskilt där det idag pågår

detaljplanering. Detta för att förstå konsekvenserna av planeringen för stadens ekonomi. En rekommendation är därför att fortsatt arbeta med en sammanhållen planering för delområden, antingen i program, områdesplanering eller i större detaljplaner.

Jenny Adler

Avdelningschef Strategi och taktik

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör