

Andra behov av kajer

Utöver de ändamål som GHAB pekat på kan också nämnas behov av att under en begränsad tid hantera båtar som nu ligger vid kaj och som behöver flyttas tillfälligt. Ett sådant exempel är de båtar som ligger vid Gullbergskajen och som eventuellt behöver en ny kajyta vid förnyelsen av Gullbergsstrandområdet.

Andra reservytor kan vara knutna mot att anläggande ny gång- och cykelbro eller spårvägstunnel kan kräva flytt av fartyg. Aktuellt är nu de båtar för skärgårdstrafik, som nu ligger i Lilla bommen, och som eventuellt behöver placeras nedströms den planerade gång- och cykelbron.

Ett ytterligare behov, som ännu inte kan preciseras, är plats för nattangöring för utökad färjetrafik över älven. De platser som idag finns vid Lindholmskajen, kan i framtiden behöva kompletteras.

Under de senaste åren har också behov från fiskeindustrin och från kustförsvaret och sjösäkerheten uppkommit, även om dessa lösningar oftast ligger utanför de här diskuterade älvsträckorna.

Många kajer längs älven är i dåligt skick och kommer att behöva rustas upp. Då kan det behöva finnas lägen för att flytta om båtar till andra lägen.

Generellt kan alltså konstateras att det kommer att behövas kaj och hamn för en rad idag inte kända anspråk. De platser som ska pekas ut som intressanta för husbåtar bör således vara sådana som med rimlig säkerhet inte behövs för andra ändamål.

Husbåtar och allmänhetens tillgänglighet till kajer

Park- och naturnämnden har fått ett uppdrag i kommunens budget att studera hur allmänhetens tillgång till vattennära upplevelser kan stärkas. Husbåtar som getts en fel placering kan medföra en begränsning i detta.

Husbåtar kan placeras antingen längs utefter en kaj eller vid en brygga. De kan ligga inom ett instängslat område eller med allmän tillgång till kaj och brygga. Dock kan även en pir/brygga vara stängd för allmän tillgänglighet med en grind.

Placering av husbåtar bör därför utredas i ett helhetsperspektiv, så att inte andra värden visar sig i ett senare skede vara viktigare.

Samtidigt måste observeras att husbåtar – med boende eller med företag – kan medföra att fler människor rör sig längs en kajsträcka och därmed ge en trygghet på i övrigt lite ödsliga platser.

Vad betyder detta för lokalisering av husbåtar?

Göteborgs Hamn pekar på främst två mer omfattande behov som berör kajer som också kan vara intressanta för husbåtar. GHAB konstaterar att det idag saknas kajlägen för bland annat fartyg i samband med flottbesök och för tillfälliga kajplatser för mindre kommersiella fartyg. Den kaj som i första hand finns för detta ändamål är kryssningskajen utanför Amerikaskjulet vid Stigbergskajen. Denna kaj är dock inte tillräcklig för att möta den efterfrågan som finns främst sommartid. Det saknas således idag en ”paradkaj” i staden. Andra kajer som kan fungera vid tillfälliga toppbelastningar är Operakajen och Eriksbergskajen för privata yachter. Operakajen är en del av den upprustning som sker av Packhuskajen och det dröjer innan den är färdigrestaurerad.

Stigbergskajen har därför inte i denna utredning pekats ut som husbåtsmöjlighet. Inte heller Operakajen eller Eriksbergskajen har föreslagits som husbåtskajer.

Stadsledningskontorets bedömning är att det inte är lämpligt med permanenta husbåtar längs de stråk längs älven som är mest frekventerade. En sådan sträcka är Norra älvstranden från Färjenäs till Frihamnen. Däremot kan man där tänka sig pirar ut från kajen med angjorda husbåtar. Här kan också en tillgänglighet ut på piren vara önskvärd men inte överallt nödvändig.

Ett område som Ringön, där det inte finns ett promenadstråk längs älven medger såväl instängslade områden som båtar längs kaj.

Studentboende och efterfrågan

Det finns ett stort behov av studentbostäder, inte minst i relativt centrala lägen.

Stadsledningskontoret har diskuterat med representanter från Studentforum och med studentbostadsstiftelserna vilka önskemål om på lämpliga lägen som finns ur ett studentperspektiv. Det som prioriterades var bra kommunikationer, centralt läge och bra tillgång till närservice. Lägen nära Universitetets och Chalmers Campus prioriteras. Vid enkäter har cirka 70 % av studenterna föredragit eget boende och 30 % kunnat tänka sig delat boende i någon form av kollektiv. Studenterna har olika behov. Om man är hemmahörande i Göteborgsregionen söker man en bra första-lägenhet. Hittar man inte det, bor man kvar hemma tills vidare. Är man inflyttande till Göteborg så är det "tak över huvudet" som är viktigast. Allt fler delar på lägenheter för att minska kostnaderna och studentbostadsstiftelserna producerar nu därför även större lägenheter.

Studentbostadsstiftelserna betonade vikten av att få till stånd en rationell förvaltning. En husbåtspark kan därför inte vara alltför liten. Alternativ kan husbåtsparken vara placerad i närhet till ett annat studentboende. Man betonade också vikten att tänka långsiktigt. Permanenta lösningar ger en längre avskrivningstid än tillfälliga bygglov. Deras erfarenhet av lägenheter med mycket små ytor är att dessa främst blir genomgångslösningar, där man relativt snabbt söker en mer normal lägenhet. De pekar också på att experimentet i Lund med mycket små ytor inte har upprepats av studentbostadsbolaget i Lund.

Det finns ett samarbete kring produktion av studentbostäder. Där fler privata parter finns med - Göteborg 7000 +. Här kan det också finnas potentiellt intresse för att skapa husbåtar eller Tiny houses.

Vad betyder detta för husbåtar och Tiny houses?

Lägena som ligger närmast Lindholmen Campus är extra intressanta för att skapa studentboenden.

För att de ska vara möjliga för till exempel SGS behöver man få möjlighet att skapa ett lite större antal husbåtar i en grupp. Ett rimligt miniantal kan vara 10 små husbåtar.

Det finns en tveksamhet till att bygga små bostäder. En yta på cirka 25 kvm är minimum för att få ett boende som är attraktivt. Tiny house-tanken har ju i stor utsträckning uppkommit som ett sätt att begränsa kostnaderna genom mindre yta men också genom ett eget arbete för att bygga bostaden. Idén med att låta ett fastighetsbolag skapa lägenheterna har därmed en begränsad nytta.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret gör bedömningen att det finns två typer av husbåtar som är intressanta:

- Små husbåtar avsedda för främst studenter eller annat ungdomsboende. Husbåtarna har en boendeyta på mellan 20 och 35 kvadratmeter. Båtarna placeras i relativt centrala lägen och upplåtes med hyresrätt. Husbåtarna grupperas ihop på åtminstone 10 båtar, för att få en rationell förvaltning och tillgång till service.
- Större husbåtar på kanske 60 kvadratmeter och uppåt avsedda för en mer köpstark kundkrets. Båtarna försäljs, antingen som enskilda objekt med individuellt ägande, eller som del i en bostadsrättsanläggning. Om det är bostadsrättsvarianten måste antalet uppgå till minst tre stycken. Är det enskilt ägande kan det vara bara en husbåt. Lokaliseringen av båten kan vara centralt eller mer perifert, dock behöver läget ha en rimlig kvalitet på omgivningen.

Stadsledningskontoret uppfattar som att det finns ett kommersiellt intresse för det senare marknadssegmentet. I vissa lokaliseringar kan en husbåt vara intressant även för kontorsverksamheter.

En tredje variant med varierande typer av husbåtar kan vara att

- Kommunen skapar en pir / kaj där det finns möjlighet till teknisk anslutning till VA, el med mera. Vattenområdet har då planlagts för husbåtar. Husbåtarna utformas individuellt inom givna ramar.

Eftersom husbåtsplatserna troligen kommer att vara attraktiva, kan man, precis som vid kommunens försäljning av villatomter, bjuda ut lägena för en husbåt på marknaden via mäklare.

Var bör man inte placera husbåtar?

Göteborgs Hamn pekar på främst två mer omfattande behov som berör kajer som också kan vara intressanta för husbåtar. GHAB konstaterar att det idag saknas kajlägen för fartyg i samband med event, flottbesök, större privata yachter, tillfälliga kajplatser för mindre kommersiella fartyg och andra lite mer ”udda” fartygsrörelser. Den kaj som i första hand finns för detta ändamål är kryssningskajen utanför Amerikaskjulet vid Stigbergskajen. Denna kaj är dock inte tillräcklig för att möta den efterfrågan som finns främst sommartid. Det saknas således idag en ”paradkaj” i staden. GHAB anger inte hur detta större behov skulle kunna tillgodoses.

Andra kajer som Göteborgs Hamn pekar på för att fungera vid tillfälliga toppbelastningar är Operakajen och Eriksbergskajen. Operakajen är en del av den upprustning som sker av Packhuskajen.

Stadsledningskontoret anser att de behov som Göteborgs Hamn pekat ut motiverar att man inte föreslår husbåtar vid dessa kajer. Stigbergskajen har inte i denna utredning pekats ut som husbåtsmöjlighet. Inte heller Operakajen eller Eriksbergskajen har föreslagits som husbåtskajer.

Lägen som är intressanta att utreda för husbåtar

I bilaga 2 beskrivs förutsättningar och en analys med vissa slutsatser för de olika lägen som studerats. Slutsatserna sammanfattas i följande tabell.

Läge	Lämplighet	Större husbåtar	Grupp av mindre husbåtar för studenter
1 Nya varvet	Privat hamn som redan är uthyrd till småbåtar	Ja	Nej
2 Klippan	Utanför Älvsborgsbron tänkbar med tillfälligt lov. Vid Jaegersdorffsmotet möjlig när Tysklands-terminalen flytta	Ja, tillfälligt lov Ja	Ja, tillfälligt lov Ja
3 Färjenäs	Nej. Planering och utbyggnad för parkområde pågår	Nej	Nej
4 Rosenlund	Nej. Känsligt läge.	Nej	Nej
5 Lilla bommen	Nej. Hamn för besökande	Nej	Nej
6 Sannegårdshamnen	Ja, östra sidan tänkbar	Ja	Ja
7 Lindholmshamnen	Ja, västra kajsidan tänkbar	Ja	Ja
8 Frihamnen	Inte nu, oklart planeringsläge	-	-
9 Ringön	Ja, vid Västra hamnen (under förutsättning att park- och naturnämndens arrende minskas) Nej till bostäder vid Salsmästaregatan	Ja Kan vara intressant för Living lab utan bostäder.	Ja Nej
10 Gullbergskajen	Inte nu, oklart planeringsläge	-	-
11 Marieholm	Kräver att omgivande mark bebyggs och kopplas ihop mot Gamlestaden	Tveksamt	Nej

Som framgår är det inte så många platser där det i dagsläget finns förutsättningar för att i närtid tillskapa platser för husbåtar. Stadsledningskontoret bedömer att de hamnlägen där husbåtsplatser skulle kunna vara rimliga att nu pröva för en planering, är

- Östra sidan av Sannegårdshamnen
- Västra sidan av Lindholmshamnen
- Västra hamnen på Ringön (under vissa förutsättningar)

Även dessa kommer dock att medföra diskussioner och medföra att husbåtar behöver prioriteras framför andra intressen. De lägen som pekats ut bedöms inte medföra att de andra behov, som bland annat Göteborgs Hamns utredning pekat på, blir påverkade.

Övriga lägen

Allmänt kan konstateras att det mest framgångsrika sättet att planera för husbåtar framöver ligger i de detaljplaner med bostadsinnehåll som planeras med bostäder i kajnära lägen. Då kan även husbåtsplatser beaktas.

Längs älven pågår en rad projekt där det finns möjligheter att pröva tanken på husbåtar. Ett alternativ att studera vidare kan vara ytan ovanför den kommande spårvägstunneln i Lindholmen. Planering med översiktliga analyser har påbörjats för Fiskhamnen och Gullbergs Strand. För Frihamnen har planeringen gjort ett avbrott medan vissa tekniska utredningar görs, men förväntas återtas inom något år. Om några år kommer även Stenas färjelägen vid Masthuggskajen och Majnabbe bli aktuella för planering.

Stadsledningskontoret föreslår att i alla dessa fall provas möjligheterna till att utöver den exploatering som ska ske på land även utreds om husbåtsplatser kan vara lämpliga. I denna framtida planering är det viktigt att noga väga in allmänhetens tillgänglighet till vattenområdet. Uppdragen kommer i så fall att ligga inom ramen för den nya nämndorganisationen för stadsutveckling.

Lägen som är intressanta att utreda för Living Lab och Tiny Houses

Det finns i internationellt perspektiv tre typer av Tiny Houses.

- Extremt små hus som är ett resultat av mycket höga markpriser. Husen är i flera våningar med smala trappor mellan våningarna. En typ som finns i städer som Tokyo. Ibland är husen dessutom ritade i en modern arkitektur av personer, som själva sedan bor där.
- Små, enkla hus som städer eller organisationer uppfört för att förbättra bostadsförhållandena för personer som är bostadslösa. Ofta med enkla material och där vissa funktioner, som dusch, samlas i en annan byggnad.
- Små hus som byggs, ibland på hjul, för att de svarar mot önskan om ett miljöriktigare och resurseffektivare boende. För att begränsa resursåtgång har man noga tänkt igenom materialval och vilka ytor man verkligen behöver.

Det är den sista typen som bör vara aktuell i detta fall för Göteborg. Var kan då små hus, belägna på land eller på pontoner på vattnet, placeras i de platser som inventerats? Troligt är att boendet är attraktivt för studerande, vilket pekar mot relativt centrala lägen. Studentboende gör det också möjligt med vissa avvikelser från de krav som normalt ställs i byggreglerna.



Exempel på bebyggelse i Köpenhamn

Stadsledningskontoret bedömer att den Västra hamnen i Ringön kan vara den mest intressanta för att skapa det som kommunstyrelsen avser. Området ligger centralt i staden, om än i dagsläget lite undanskymt och i ett industriellt område. Markytan ägs av Staden och arrenderas av park- och naturförvaltningen som upplag för sin verksamhet. I hamnen finns en brygga avsett för småbåtsangöring i avvaktan på att Hisingsbron ska öppna. Tillräcklig vattenyta finns dock för att skapa ett antal husbåtsplatser. I området nära Västra hamnen finns redan idag några husbåtar.

För att skapa tillgänglighet till husbåtarna behöver en mindre del av park- och naturförvaltningens mark användas. Om det ska skapas ett område för Tiny houses och ett Living lab behöver en större del av park- och naturförvaltningens område flyttas. Park- och naturförvaltningens markyta intill hamnen kommer i framtiden att bli exploaterad, som en del i etapp 4 av utbyggnaden av Frihamnen.

Park- och naturförvaltningen har på frågan från stadsledningskontoret skrivit att det inte är möjligt att inom de närmaste 10–20 åren lämna området för att skapa ett Living lab-område. Man skriver bland annat:

Park- och naturförvaltningen använder idag befintliga ytor vid Stenkolsgatan på Ringön för olika verksamheter som är nödvändiga för att kunna ta hand om stadens allmänna ytor. Förvaltningens planering syftar till att under de närmaste år lokalisera fler av stadens skötselfunktioner till denna plats genom att hyra in ytterligare lokaler vid Tackjärnsgatan. Under de kommande 10-20 åren kommer dessa ytor på Ringön vara en strategisk resurs för staden för all form av renhållning, parkskötsel, vinterväghållning och anläggningsarbeten och det finns i dagsläget ingen alternativ lokalisering för denna, för staden viktiga, verksamhet.

Om delar av denna redan i närtid ska kunna användas för ett Living lab på land med Tiny houses, krävs att Park- och naturförvaltningen kan erbjudas en alternativ plats i staden för sitt behov av upplagsplatser.

Stadsledningskontoret har även diskuterat möjligheterna att i närtid avsätta på park- och naturförvaltningens arrendemark en mindre korridor mellan Stenkolsgatan och hamnbassängen, för att i hamnen skapa en plats för husbåtar. Även detta är park- och naturförvaltningen avvisande till.

Området vid Västra hamnen är det enda, som stadsledningskontoret funnit, som kan svara mot det som kommunstyrelsen pekat på.

Stadsledningskontoret har bett det nätverk som tagit fram idén med ett Floating lab utveckla denna idé i bilaga 3.

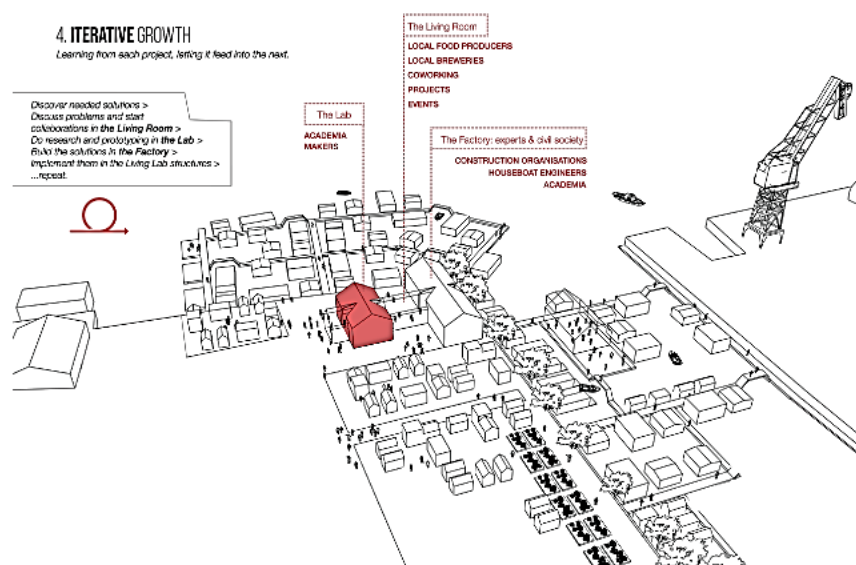


Illustration hur ett Living lab- område i Västra hamnen skulle kunna utformas på sikt

Ett område, som inte ger samma möjligheter som området vid Västra hamnen, är den kaj och de planlagda men ännu inte utbyggda verksamhetsområdena ovanför Marieholmtunneln vid Salsmästaregatan. Området är dock inte lämpligt för bostäder, det vill säga Tiny houses, men kan vara möjligt för ett Floating lab med inriktning olika verksamhetsidéer.

Vem ska driva och bygga?

I kommunen är markägaren den naturligt ansvarige för projektutvecklingen. Med markägande avses även ägandet av vattenytorna. I nuvarande organisation är det en blandad bild som framträder av vem som äger eller förvaltar kajerna. Från årsskiftet är ansvarsfrågan något tydligare med exploateringsnämnden som huvudägare. Undantag från detta är bland annat Frihamnen, där Älvstranden Utveckling AB genom dotterbolag är markägare.

I den utredning om ett ändamålsenligt ägar- och förvalterskap av Göteborgs kajer som snart kommer att läggas fram, pekas exploateringsnämnden ut som markägare och stadsmiljönämnden som förvaltare. Man föreslår också att stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att ta fram en långsiktig strategi för utveckling och planering för användning av Göteborgs icke kommersiella kajer

I de lägen där ett projekt med husbåtar ska utvecklas behöver alltså till att börja med en prövning ske genom stadsbyggnadsnämnden om projektet passar in i en långsiktig strategi. Exploateringsnämnden behöver analysera närmare vilken omfattning och vilket innehåll och upplåtelseform projektet ska ha. Det vill säga, ett husbåtsprojekt, som handlar om en vattenyta, ska hanteras som övriga utvecklingsprojekt på kommunal mark. Genom "markanvisning" blir i normalfallet en tänkbar exploatör utvald, varefter en planprocess startar.

Ett område med Tiny houses är nog undantagslöst möjligt endast där en tillfällig markupplåtelse ska ske. Tiny House är ett lämpligt sätt att under ett begränsat antal år använda marken för bostäder eftersom husen oftast placeras på plint, hjul eller liknande och därmed är flyttbara.. Kommunstyrelsen pekar i sitt uppdrag just på lämpligheten att låta den tillfälliga markupplåtelsen vara ett steg i en utvecklingsprocess av ett område.

Eftersom idén med ett Tiny house bygger på kostnadssparande egna insatser, är det snarast de kommande boende som ska bygga husen är att det är en kommersiell aktör.

Om ytan på Ringön blir aktuell bör det finnas möjligheter att inom den grupp intressenter som nu finns också hitta en aktör, som är beredd att investera i det kontors/verksamhetshus som blir centralpunkt i labbet.

Kräver husbåtarna som föreslås en ny detaljplan?

De platser som här pekats ut som tänkbara för husbåtar har idag vanligtvis redan en detaljplan. Beteckningen är vanligen WV med betydelsen öppet vattenläge med färjeläge eller småbåtshamn/hamn. I denna beteckning ryms att lägga dit båtar, tillfälligt eller permanent, med angräning till kaj, pirar eller bryggor. Men stadsbyggnadskontorets tolkning är dock att ett permanent boende i husbåtar är att betrakta som bostadsändamål, och är inte i enlighet med planbestämmelsen. En förändrad planbestämmelse kan därför behövas om det är flera husbåtar.

Om det handlar om enstaka husbåtar, som är flyttbara, ryms de inom planbestämmelsen WV. De kräver därmed inte planläggning men kan, om de ska ligga permanent, behöva prövas i ett bygglov.

Handlar det om en större mängd husbåtar är alltså bedömningen att det kräver en prövning genom en detaljpanelläggning. Exakt var gränsen går för antal och utformning får prövas i det enskilda fallet. Bedömningen är att planprövning behövs för Sannegårdshamnen, där det handlar om ett lite större antal båtar och med stor omgivningspåverkan.

För alternativet Ringön är bedömningen att det är beroende på hur projektet utvecklas. Att skapa en kaj eller att bygga ett hus som ska vara ett centrum för forskning i ett Living lab bör rymmas inom gällande planbestämmelser. Enstaka husbåtar längs kajen kan ges bygglov utan att föregås av planläggning. Däremot kan en större bebyggelse med bostäder inte rymmas inom gällande plan. Om en mer experimentell byggande med modulära Tiny houses kan tillåtas med tillfälligt lov, är idag osäkert - mark- och miljödomstolarnas praxis är här oklar.

Fortsatt arbete

Stadsledningskontoret konstaterar att det i dagsläget inte finns någon plats där husbåtar snabbt kan åstadkommas. Ytterligare analyser och planeringsåtgärder behöver ske.

För Lindholmshamnen och Sannegårdshamnen finns bäst förutsättningar för att utveckla ett husbåtsprojekt. Uppdraget bör i så fall ges till Exploateringsnämnden.

För Västra hamnen på Ringön blir möjligheterna beroende på det besked som park- och naturnämnden ger i remissen. En eventuell konsekvens kan bli att det behöver påbörjas en utredning av alternativa lokalisering av förrådsytor för verksamheten.

För Klippans område väster om Konsthallen finns en möjlighet till att pröva Tiny house-tanken men med tillfälliga bygglov.

För övriga områden längs älvstranden som inventerats och där det inte finns konkurrerande behov, föreslås att husbåtar prövas i samband med kommande planering.

Tänkbara åtgärder är att stadsbyggnadsnämnden/får i uppdrag att i samverkan med berörda nämnder och Älvstranden Utveckling AB se på möjlighet att placera husbåtar inom ramen för planeringen av Frihamnsområdet och att exploateringsnämnden får i uppdrag att bevaka möjligheter till att etablera husbåtar i samband med planering längs älvstränderna.

Ifall ett uppdrag kommer att ges till den strategiska planeringsfunktionen vid stadsbyggnadsnämnden om att ta fram en strategi för vad stadens kajer ska ha för användningsområde, bör föreliggande utredning kunna vara en ingång.

Redovisning av uppdrag att utreda möjligheter för fler husbåtsplatser i Göteborg

§ 919, 1595/20

Beslut

Ärendet återremitteras enligt yrkande från S, M, L, C, V, MP och D:

1. Stadsledningskontoret får i uppdrag att komplettera utredningen med en närmare beskrivning av förutsättningarna för att anlägga husbåtar, inkluderat upplåtelseform för studentbostäder, i de alternativa lägen längs Göta Älv som identifierats i den översiktliga analysen. Även Lindholmen, läget ovanför Lindholmsbron ska inkluderas. Alternativa användningsområden för berörda kajer och stränder ska analyseras.
2. Stadsledningskontoret får i uppdrag att i samverkan med relevanta nämnder och bolag, såsom Business Region Göteborg AB, översiktligt utreda förutsättningarna och intresset bland akademi, civilsamhälle samt näringsliv för ett Living lab på Ringön med inriktning husbåtar och tiny houses.

Tidigare behandling

Bordlagt den 10 november 2021, § 871.

Handlingar

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande den 1 oktober 2021.

Yrkande från SD den 18 oktober 2021.

Återremissyrkande från S, M, L, C, V, MP och D särskilt yttrande från KD
den 18 november 2021.

Yrkanden

Emmyly Bönfors (C) och Martin Wannholt (D) yrkar att ärendet ska återremitteras enligt yrkande från S, M, L, C, V, MP och D den 18 november 2021.

Jörgen Fogelklou (SD) yrkar bifall till yrkande från SD den 18 oktober 2021.

Propositionsordning

Ordföranden Axel Josefson (M) ställer propositioner på bifall respektive avslag på återremissyrkandet från S, M, L, C, V, MP och D och finner att det bifallits.

Protokollsanteckning

Elisabet Lann (KD) antecknar som yttrande en skrivelse från den 18 november 2021.

Protokollsutdrag skickas till

Stadsledningskontoret - Återremiss

Dag för justering

2021-12-16

Vid protokollet

Sekreterare

Mathias Sköld

Ordförande

Axel Josefson

Justerande

Daniel Bernmar

Yrkande	Socialdemokraterna, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet, Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Demokraterna.
Särskilt yttrande	Kristdemokraterna
2021-11-18	2.2.10

Yrkande angående Redovisning av uppdrag att utreda möjligheter för fler husbåtsplatser i Göteborg

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

1. Stadsledningskontoret får i uppdrag att komplettera utredningen med en närmare beskrivning av förutsättningarna för att anlägga husbåtar, inkluderat upplåtelseform för studentbostäder, i de alternativa lägen längs Göta Älv som identifierats i den översiktliga analysen. Även Lindholmen, läget ovanför Lindholmsbron ska inkluderas. Alternativa användningsområden för berörda kajer och stränder ska analyseras.
2. Stadsledningskontoret får i uppdrag att i samverkan med relevanta nämnder och bolag, såsom Business Region Göteborg, översiktligt utreda förutsättningarna och intresset bland akademi, civilsamhälle samt näringsliv för ett Living lab på Ringön med inriktning husbåtar och tiny houses.

Yrkandet

Att anlägga husbåtar är en möjlighet att skapa liv och trygghet längs de många kajområden som finns längs älven. Den föreliggande utredningen har identifierat ett flertal potentiella lägen som är värda att studera närmare, bland andra Frihamnen och Färjenäs. Vi vill därför att man går vidare med detta och fördjupar utredningen kring dessa områden. Detta ska inkludera studentbostäder, som ju omfattas av andra krav och regler och därför kan vara enklare att tillskapa.

Vår bedömning är att husbåtar i Marieholmskajerna skulle kunna vara intressant, men detta behöver ske inom ramen för kommande stadsutveckling av Marieholmsområdet bland annat med anledning av bullersituationen. Husbåtar vid Björlanda Kile är möjligt, men vi anser att avstånden till service såsom butiker och kollektivtrafik gör att det inte är lämpligt att prioritera detta alternativ. Vad gäller husbåtar vid Sannegården avvaktar vi innan den kompletterande utredningen genomförs för att ha ett bättre helhetsperspektiv när områden ska prioriteras.

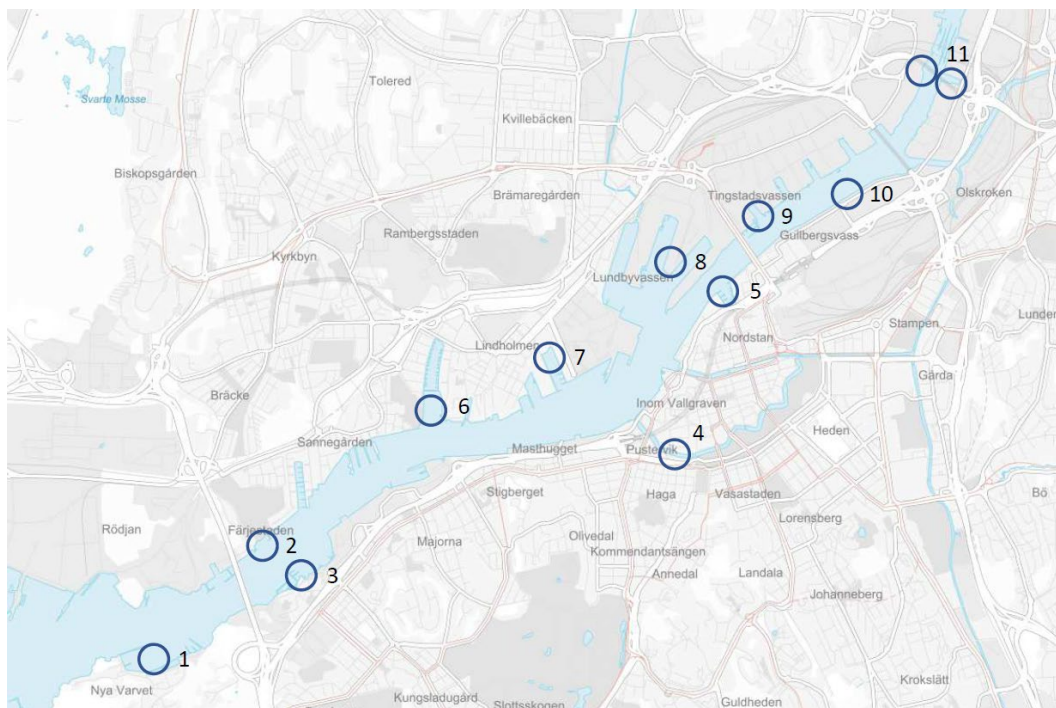
Husbåtar är en särskild boendeform som ger goda möjligheter till flexibilitet, både för staden och för den boende. Vi ser att husbåtar kan vara en viktig boendeform för att exempelvis tidigt befolka ett nybyggnadsområde som kommer att stadsutvecklas under flera decennier. På så vis skapas liv och rörelse, ökad trygghet och underlag för service innan större mer långsiktiga projekt kommit i hamn.

Vidare ger vi stadsledningskontoret i uppdrag tillsammans med relevanta aktörer utreda förutsättningarna för ett så kallat Living lab på Ringön med inriktning på husbåtar och tiny houses. Ett Living Lab är ett forsknings- och innovationskoncept som ofta bedrivs genom ett offentliga och privat partnerskap med fokus på användarna i en boende- eller levnadsmiljö. Just nu bedrivs ett Living lab på Chalmersområdet, där studenter och forskare bor och lever för att testa innovationer och tekniska lösningar för nästa generation bostäder. I 29 lägenheter utrustade med mätstationer och sensorer lever boende i en föränderlig byggnad där väggar, fasader och inredning utvecklas efterhand som forskningen fortskrider. Detta koncept vill vi verka för på Ringön med fokus på husbåtar och tiny houses. Vi tror att framtidens stad kommer att behöva mer flexibla boendelösningar och efterfrågan på alternativa boendeformer, inte minst tiny houses, har vuxit kraftigt internationellt. Det ger förutsättningar för en attraktiv stad som främjar innovation och kreativitet. På Ringön finns redan ett antal husbåtar och tiny houses samt flera kreativa näringar. Vi tror därför att Ringön har förutsättningar för en testbädd om intresse finns från akademi och näringsliv. Det är dock viktigt att utvecklingen sker inom ramen för den inriktning som stadens nya översiktsplan anger.

Vår gemensamma ambition är att Göteborg ska bli bättre på att nyttja stadens kajer och älvrum. Allmänhetens tillgång till kajerna ska värnas, vi anser dock att husbåtar inte behöver stå i motsats till vare sig det publika rummet eller tillgången till vattnet om konceptet planeras och genomförs på ett klokt sätt. Genom att fler människor bebor våra kajer ökar flöden människor, inom stora delen av Göteborg saknas en nattbefolkning vilket bidrar till otrygghet. För att hantera risken att kajområden upplevs privata finns flera åtgärder att vidta för att säkerställa att kajerna uppfattas som en allmän och publik plats, exempelvis går det att reservera ett antal husbåtsplatser för verksamhetslokaler och service. Att inom en rimlig tidsrymd lyckas etablera ett antal husbåtar i Göteborg anser vi vara viktigt för att kunna utveckla ett fungerande koncept. Vi önskar att denna inriktning beaktas i det fortsatta utredningsarbetet. Frågan om viktiga målkonflikter som rör allmänintresset behöver naturligtvis fortsatt beaktas, exempelvis potentiella konflikter med möjliga kollektivtrafiklägen och den strategiska stadsplaneringen i stort. Därför är det viktigt att utredningen analyserar alternativa användningsområden för berörda kajer och stränder, likt tjänsteutlåtandet föreslår. De olika behov som finns kan då prioriteras och möjligheterna för husbåtar kan skapas i ett helhetstänk.

Bilaga 2 Beskrivning av olika lägen

I samverkan med stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret har stadsledningskontoret kompletterat tidigare analys kring lägen där husbåtar skulle kunna placeras.



Nya Varvet



Förutsättningar

Nya Varvet är en före detta örlogshamn med stort kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är blandad med främst användning för olika verksamheter. De flesta av byggnaderna är också byggnadsminnesförklarade.

Området har en relativt omfattande hamn med flera kajer. Båtplatserna används såväl för lite större fartyg som av mindre eller större småbåtar. Delar av båtplatserna är väl skyddade för vågsvall från båttrafiken i Göta Älvmynningen. Vissa platser används av olika kommersiella fartyg. Delar av hamnområdet kan ligga inom riskområde från olje- och gashantering på andra sidan älven.

Området är i privat ägo.

Ett osäkerhetsmoment kan ligga i att på lång sikt kan hamnen bli påverkad av det översvämningsskydd som diskuteras för att skydda mot höjda havsnivåer.

Ur bostadssynpunkt är det ca 10 minuter till livsmedelsbutik. Beträffande kollektivtrafiken är ett sätt spårvagn på ca 1,5 km avstånd via gångvägen till Majornas spårvagnshall.

Analys

Tekniskt sett intressant för husbåtar med en redan utbyggd hamninfrastruktur. Ett större antal platser kan skapas i skyddade lägen. Däremot krävs naturligtvis servicebyggnad på land. Men området är redan i dag utnyttjat av olika båtar och fungerar väl för dessa.

En upplåtelse för husbåtar kräver en detaljplaneändring. Ur kulturhistorisk synpunkt kan också diskuteras om modernt utformade husbåtar är lämpliga som ett större inslag. Enstaka kan möjligen inordnas i miljön.

Stadsledningskontoret har kontaktat markägaren, som konstaterar att husbåtar i princip kan vara möjliga, men att det kräver en utbyggnad av hamnanläggningen. Den verksamhet som finns där idag kan kanske upplevas som störande då hamnen trafikeras av bogserbåtar, lotsbåtar och färjor (+varv). De två förstnämnda kör under dygnets alla timmar.

Färjenäs



Förutsättningar

Färjenäsparken är ett relativt stort grönområde, som är stadsdelspark för bostadsbebyggelsen i Eriksbergsområdet. Det är vackert beläget med utsikt mot älven. Området utvecklas nu för att skapa fler aktiviteter av park- och naturförvaltningen. Parkområdet har planterats med träd och grönytor skapas. Park- och naturförvaltningen planerar nu för nästa etapp nere vid älvstranden.

Nere vid vattnet finns idag gamla lämningar från då färjan gick över älven. På älven går en del lasttrafik och för närvarande påverkas området en del av Stenas Tysklandsternminals båttrafik.

Längs med Karl IX:s väg finns idag viss äldre bebyggelse. Eriksbergsområdet kring dockan, med en hel del serviceutbud, ligger nära. Här finns också busshållplats.

Husbåtar i strandkanten kräver relativt stora investeringar. En ny kaj behöver byggas och troligen behöver husbåtarna skyddas från svallvågor etc. genom vågbrytare.

Området vid gamla färjeläget är bullerutsatt från trafiken på Älvsborgsbron. Skarvikshamnen med sin oljehantering är en riskfaktor.

I ÖP har man pekat på platsen som en potentiell tilläggsplats för älvfärjor och för skärgårdstrafik. Läget är intressant eftersom det på sikt kan ligga i närhet till en förlängd spårvägslink uppe vid Taubeskolan.

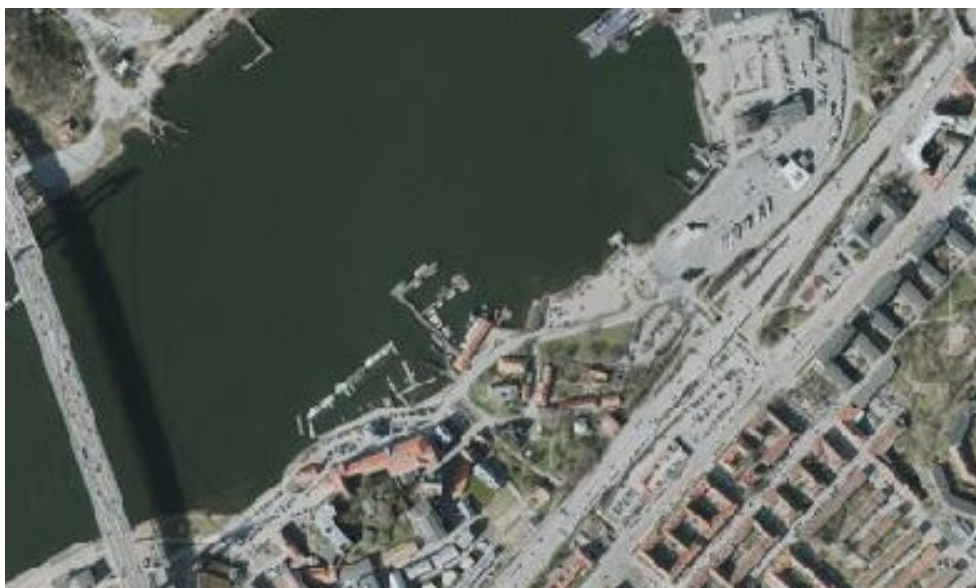
Analys

Fastighetskontoret arbetar för närvarande med en översiktlig analys kring Färjenäs. Området är ett intressant läge för stadsutveckling och där såväl färjetrafik från Älvsnabben som ökade aktivitetsytor för rekreation diskuteras. I detta arbete kan frågan om husbåtar kan tillföra området ytterligare kvalitéer, prövas. I samband med ett Göteborgsinitiativ om en badanläggning pekade park- och naturnämnden på att en framtida utveckling av strandzonen vid Färjenäsparken behöver prioritera att på parkens villkor tillvarata de allmänna intressena framför ett enskilt intresse som ett kallbadhus.

Park- och naturförvaltningen projekterar för att bygga ut för ett strandnära promenadstråk ända fram till färjeläget. Färjeläget kan behövas för framtida älvtrafik och för båtar mot södra skärgården. Väster om färjeläget är strandremsan störd av antingen Älvsborgsbron eller Skarvikshamnen. Öster om Färjenäsområdet finns nya kajer med ny bostadsbebyggelse, där detaljplanen visar vattenområde. Bedömningen är att det därmed inte kan skapas någon kajyta för husbåtar.



Klippan



Förutsättningar

Älvsträckan från Majnabbekajen till området utanför Älvsborgsbron (Röda Sten) är ett område med flera olika ansikten. Majnabbekajen är idag en terminal för Stenas färjetrafik. Lite längre västerut finns Klippans färjeterminal för Älvsborgsbron. Sedan följer ett område med stort inslag av besöks- och turistnäring med restauranger, kaféer och hotell. Här finns också en anlagd småbåtshamn, där det redan idag finns husbåtsliv. Nedströms Älvsborgsbrons pyloner finns Röda Stens konsthall men i övrigt få aktiviteter.

Hela området är en attraktiv miljö med stort kulturhistoriskt värde. Markägandet är till stor del privat men även staden har vissa delar. Planeringen är också att Tysklandsterminalen ska avvecklas. Vad som ska komma därefter är just nu oklart.

Området har, där det inte redan finns hamnverksamhet, inte anlagd kaj till större delen. Om man ska skapa husbåtspplatser behöver dessa omfattande åtgärder för att skydda mot strömmar och vågor.

Området är på vissa delar inom riskområde för farligt gods. En liten del av älvtrafiken består av fartyg med last av farligt gods. På andra sidan älven ligger Skandiateminalen med hantering av oljeprodukter. Trafiken på Älvsborgsbron, även om den rör sig högt över kajen, kan betyda inskränkningar, eftersom leden tillåter transport med farligt gods. De stora trafikvolymerna på Älvsborgsbron kan även innebära att buller- och luftsituationen kan begränsas.

Större delen av området har aktuell detaljplan. Detaljplanen visar hotell-, kontors- och näringslivsverksamhet.

Analys

Området är attraktivt som boendemiljö med såväl kulturinslag som flera intressanta besökspunkter. Området ligger också nära kollektivtrafik och service.

Två delområden har analyserats. Området väster om Konsthallen är idag inte reserverat för något och skulle kunna var intressant för ett område med Tiny houses med tillfälligt bygglov. Däremot är det tveksamt för ett permanent husbåtsområde. Skälen är dels att det

är utsatt för vind och våg, dels att det inte är utklarat vilka behov ett framtida högvattensskydd i området kan erfordra.

Ett område öster om Klippan vid Jaegerdorffsmotet intill färjeläget för Älvsnaabben kommer att få helt nya förutsättningar då Tysklandsterminalen flyttar. Denna flytt planeras ske om cirka fem år. När planering av området då sker, bör husbåtar prövas som en del av utbyggnaden.

Rosenlundskanalen



Förutsättningar

I Rosenlundskanalen vid Pustervik finns idag ett mindre antal platser för småbåtar. Området är i kommunal ägo och båtplatserna hyrs ut genom Grefab. Attraktiviteten för dessa platser är inte så hög, eftersom det är förhållandevis långt till skärgården.

Området är av högt kulturhistoriskt värde. Detta har medfört att den föreslagna gångbron mellan Haga och Rosenlund inte har kunnat accepteras av Länsstyrelsen. Gällande detaljplan anger allmän plats och vattenområde som inte får överbyggas.

Det är nära till service och kollektivtrafik med bland annat en Västlänksstation alldeles intill.

Kajerna har funnits länge och kan behöva upprustas om husbåtar anläggs. Det finns tillgång till teknisk service i närheten. Husbåtar här kommer att behöva lyftas dit på grund av låga broar.

Ett alternativt läge som nämnts är kanaldelen vid Lagerhuset och Rosenlundsverket.

Analys

Två starka skäl talar mot att etablera husbåtar vid Pusterviksplatsen Dels har Länsstyrelsens ställningstagande visat att en planändring för husbåtar kan komma att ifrågasättas. Dels finns behov av planändring för ny bebyggelse på själva Pusterviksplatsen för att utnyttja områdets potential.

Men förslagsvis bör byggnadsnämnden pröva idén med att utnyttja vattenområdet i samband med planarbetet. Om det är för boende i husbåtar eller något annat ändamål får planarbete utvisa.

Lilla Bommen



Förutsättningar

Hamnen är idag främst en gästhamn. Kajområdet är i kommunal ägo medan vattenområdet och bryggor är i privat ägo.

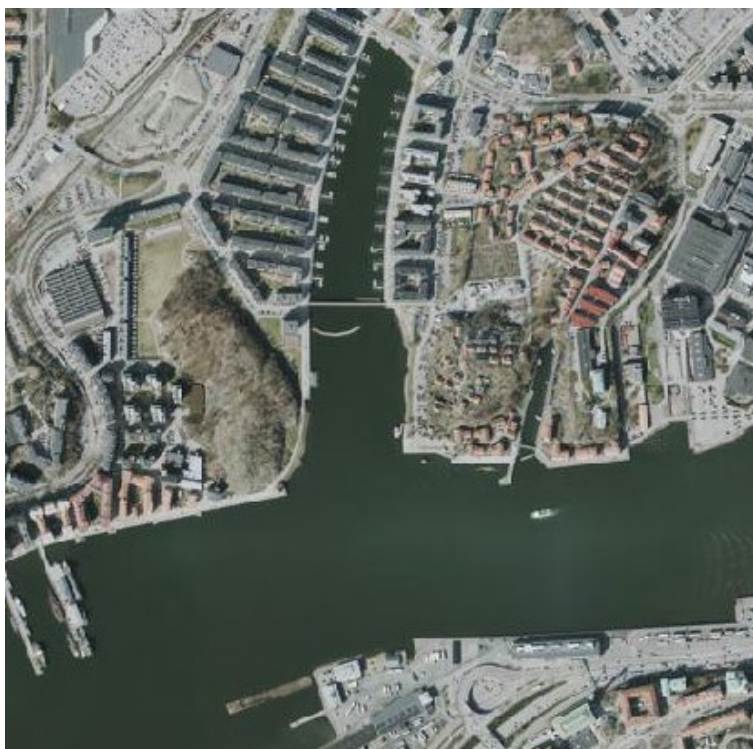
Som service för gästhamnen finns viss service utbyggd. (toalett, dusch, tanktömning). Redan idag finns ett mindre antal husbåtar, som bebos även vintersäsongen eller hyrs ut som Airnb.

Hamnen ligger mycket nära service och kollektivtrafik.

Analys

Att Göteborg har en gästhamn i ett så centralt läge är en tillgång. Övriga gästhamnplatser ligger i mer perifera lägen, som till exempel Långedrag eller Björlanda Kile. Gästhamnen har hög beläggning sommartid. Men är i stort sett tom vinterperioden. En tanke som man kan pröva är om ett antal husbåtar för studenter men upplåtna för hotellgäster sommartid kan vara intressant.

Sannegårdshamnen



Förutsättningar

Byggnadsnämnden gav stadsbyggnadskontoret i uppdrag i maj 2010 att ta fram och samråda kring ett program för Sannegårdshamnens yttre del. Programförslaget innebar ett förslag om placering av husbåtar i Sannegårdshamnen utanför den bro som finns där.

Programförslaget diskuterade, utöver frågan om hur cirka tio husbåtar kan placeras, även behovet av friytor för rekreation, allmänhetens tillträde till kajerna, utsiktsproblematik, störningar från båttrafiken mm. De flesta remissinstanser, sakägare och boende i området invände kraftigt mot att lägga flytande bostäder i Sannegårdshamnen.

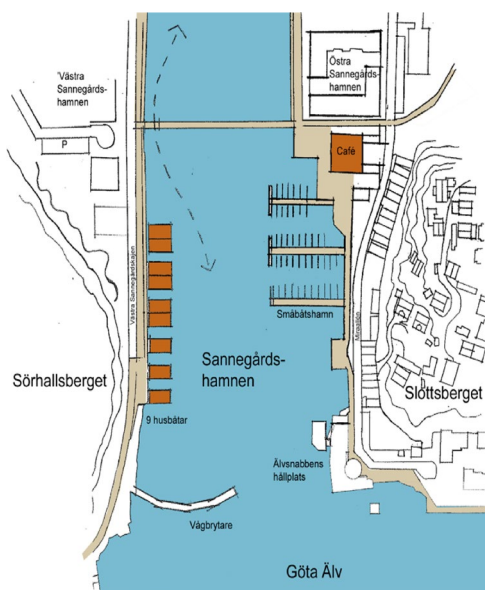


Illustration från stadsbyggnadskontorets planutredning 2010

Stadsbyggnadskontoret bedömde att de aspekter rörande kulturmiljö, farledens funktion, det utsatta läget, risk för privatisering, parkerings- och trafikfrågor, segregation och utsiktsproblematik som tas upp i yttrandena sammantaget vägde tyngre än det ytterst ringa tillskottet av bostäder som föreslogs och ansåg att husbåtar därför inte bör tillåtas i hamnens yttre del. Byggnadsnämnden beslöt därefter att avbryta programarbetet.

I programhandlingen visades också inkomna förslag på husbåtsplaceringar vid en ny kaj på den östra stranden. Stadsbyggnadskontoret valde dock att, som visas ovan, placera husbåtar på den västra sidan och ett antal småbåtsplatser på den östra.

I uppdraget från kommunstyrelsen 2021 ingick att nu se om det i dag görs en annan bedömning. Allmänhetens tillgång till kajstråk och grönområden ska särskilt beaktas. Stadsledningskontoret har inte gjort någon formell remissrunda utan har hittills diskuterat frågan med närmast berörda förvaltningar.

Analys

Stadsledningskontoret konstaterar att det tidigare planprogrammet ger en bra bild av förutsättningarna i området kring markförhållanden, möjligheter till lämplig placering och kring de konflikter som finns. Samrådsredogörelsen redogör tydligt för de invändningar som fanns – och som bekräftas genom kontakterna - fortfarande finns.

Några skillnader från situationen för tio år sedan kan konstateras. Sedan dess har ytterligare bostäder och kontor tillkommit på Eriksberg och Lindholmen och kajstråket används ännu mer idag. Staden arbetar på många håll med att främja att göteborgaren kan komma närmre vattnet. Här kan också konstateras att park- och naturnämnden har fått ett uppdrag i kommunens budget att värna stadens närhet till vatten. Anordnande av husbåtar i detta läge kan sägas gå i annan riktning. Frågan om skydd mot högre havsnivå har ytterligare accentuerats. Om man behöver bygga murar eller vallar i så trånga lägen som vid Sannegårdshamnen kan detta påverka tillgänglighet till eventuella husbåtar.

Bedömningen av behovet av parkering har förändrats, varför diskussionen om parkeringsproblematiken möjligen har minskat. Stadsledningskontorets slutsats är att den västra sidan nedanför Sörhallsberget inte är lämplig för en husbåtspark.

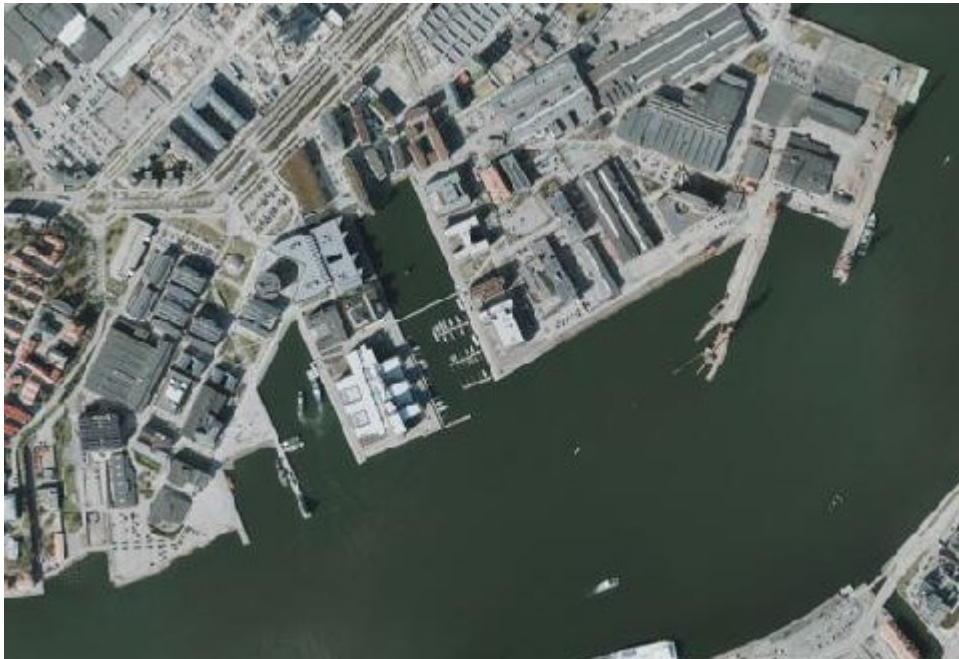
Stadsledningskontoret föreslår däremot efter samtal med ett antal av förvaltningarna att frågan på nytt prövas med inriktning om att rusta upp den östra sidan med ny kaj och där skapa möjlighet för husbåtar. Strandremsan är idag underutnyttjad och bör kunna vara möjlig att ge en mer stadsmässig användning genom en detaljplaneändring. En husbåtspark bör också kunna inrymmas inom den gällande detaljplanen som anger WV (vattenområde med småbåtshamn) men eventuellt kan planen behöva justeras. Rättsläget är oklart om det är att betrakta som bostadsändamål och därmed kräver planändring.

I den programhandling som gjordes 2010 finns denna skiss på en husbåtpark nedanför Slottsberget.



En fråga som väckts nyligen är om den eventuella kajen är intressant som en ny plats för den utökning av elfärjor som diskuteras. Sannegårdshamnen är ett tänkbart alternativ.

Lindholmshamnen



Förutsättningar

Den yttre delen av Lindholmshamnen, utanför gång- och cykelbron, har ett antal båtplatser, förvaldade av Grefab. Båtplatserna är idag uthyrda.

Den inre delen av Lindholmshamnen, är en öppen hamnbassäng, med ett konstverk placerat centralt. Hamndelen är omgiven av olika kontorsbyggnader och ett hotell som sträcker sig ut över vattnet. Området ligger mycket nära Chalmers Lindholmen campus.

Nu byggs ett större antal bostäder i anslutning till Lindholmshamnen. Bostäderna är utformade och placerade för att skapa så mycket utblickar mot vattnet som möjligt. Längs den östra kajen har anlagts ett trädäck med möjlighet till sittplatser i eftermiddagssol. Anslutande kajer är i gott skick men saknar naturligtvis installationer för eventuella husbåtar.

Detaljplanen för vattenytan anger inte rätt till bryggor.

Analys

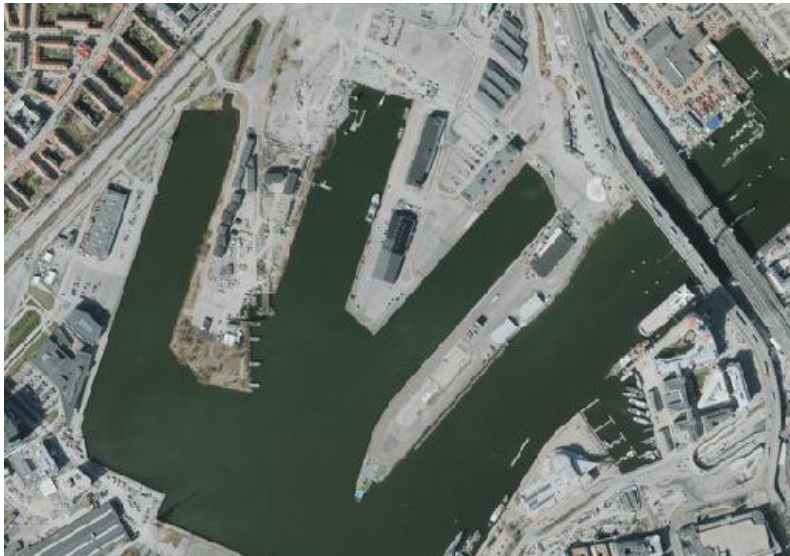
Den inre delen är avgränsad med en bro som inte är öppningsbar. Husbåtar måste alltså lyftas i vattnet, vilket dock inte bör vara något problem. Ur skötselsynpunkt är det dock en nackdel, om en bottenbesiktning med åtgärder behövs till exempel vart tionde år.

Stadsledningskontorets bedömning är att kajen på östra sidan med trädäck inte bör utnyttjas för husbåtar. Däremot är den västra kajen intressant för att placera husbåtar. Läget är emellertid relativt skuggigt, varför det är tveksamt med husbåtar för boende. För studentboende är dock kraven mindre. Kanske det också finns intresse för att ha kontor i husbåtar? Eftersom pirar inte är i enlighet med detaljplanen får eventuella husbåtar läggas längs kaj. Husbåtar i detta läge begränsar inte heller utsikten för de nybyggda boendena.



Vid diskussionen med studentbostadsstiftelserna betonades att det behöver vara en viss omfattning av antalet husbåtar för att vara intressant. En fördel är närheten till ett befintligt studentboende som SGS har.

Frihamnen



Förutsättningar

I Frihamnen finns många meter kaj och stora vattenytor, som naturligt inbjuder till en tanke om att husbåtar kan lokaliseras hit. Frågan har prövats i planarbetet tidigare. Bedömningen, som till att börja med var positiv, förändrades dock och husbåtar bedömdes som dyra, ha tekniska svårigheter och medföra en privatisering av kajmiljöerna.

Markägande kommunen genom Göteborgs Frihamns AB.

Delar av hamnbassängerna och omgivande kajområden har nu avsatts för Jubileumsparken. På Kvillepiren har uppförts bostadsbebyggelse med tillfälligt bygglov.

Idag är det relativt långt till service men på sikt när byggandet av Frihamnen kommit i gång, kommer service att ligga nära. Kollektivtrafiken är redan idag relativt god och kommer att bli allt bättre.

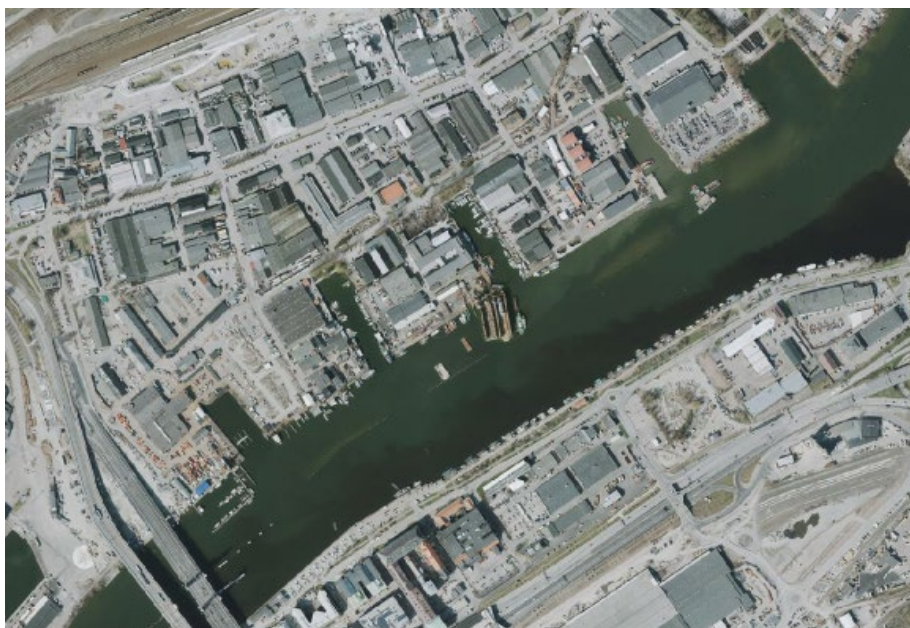
Analys

Frihamnen är i ett planeringsläge där det finns flera oklarheter. Här finns idag förhållandevis många meter kaj. Kajernas kondition har dock bedömts som problematisk. En utredning om erforderliga åtgärder pågår. Diskussion pågår om att lägga igen vissa vattenytor, vilket minskar möjligheter till husbåtsplatser.

Husbåtar har i tidigare utredningar utretts översiktligt men bedömts som dyrt, ha tekniska svårigheter samt medföra privatisering av kajmiljöer. Om husbåtar ska aktualiseras måste dessa läggas in i den planering som kommer att ske. Möjligheter för husbåtar blir bland annat beroende på kajernas kondition och om nya kajer i nya lägen kommer att anläggas. Eventuella husbåtar antal, typ och placering behöver samspela med de hus som byggs på pirarna. Här kan tänkas husbåtar som är för studentboende men även exklusiva större husbåtar kan vara tänkbara. Husbåtar för boende eller husbåtar med verksamheter är också möjligt att välja mellan.

Stadsledningskontoret vill aktualisera tanken på husbåtar igen och bedömer att detta i så fall behöver tydliggöras i uppdrag till byggnadsnämnden och Älvstranden Utveckling AB.

Ringön



Förutsättningar

Ringön är ett större område med ett antal olika hamnbassänger. Merparten är redan idag väl utnyttjad och upplåten till olika intressenter. Kommunen äger stor del av marken och har upplåtit marken med tomträtt. En förändring av en del till ett Living lab och med husbåtar medför att nuvarande tomträttsinnehavare blir påverkad, något som i sig kan innebära kostnader för projektet.

I de olika hamnbassängerna finns verksamheter som är kopplade till det älvnära läget. Här finns ett reparationsvarv för större fartyg och flera företag med vattenknuten verksamhet. Många småbåtar har platser i de olika hamnbassängerna. Det finns en hel del boende i olika typer av husbåtar. Det finns även en utställning och försäljning av husbåtar.

Ringön har alltså en brokig skara företag, något som kommunen sett som positivt och stöttat. Avsikten på kort och medellång sikt är alltså att bevara karaktären av en rik flora av olika verksamheter med möjlighet till att hyra lokaler med rimlig hyra. På den längre sikten är inriktningen en blandstadskaraktär med inslag av boende. En fråga som aktualiseras när boende planeras är miljöfrågan. Utöver luft och buller kommer eventuella markföroreningar behöva utredas.

Strax uppströms den nya Hisingsbron ligger en hamnbassäng (Västra hamnen), som kan vara intressant för det aktuella uppdraget. På ena sidan finns ett område som idag används för upplag av park- och naturförvaltningen. På andra sidan finns en anlagd kaj, där en del är iordningsställd av trafiknämnden som tillfällig angöring för mindre båtar i väntan på passage av Hisingsbron.

Stadsledningskontoret har ställt frågan till park- och naturförvaltningen om hur de ser på att lämna sitt område inom närtid med några olika alternativ på omfattning. Ett tjänstemannasvar har inkommit:

Här kommer en kort återkoppling från park- och naturförvaltningen kring stadsledningskontorets frågor. Denna bedömning är avstämd i vår förvaltningsledning.

Park- och naturförvaltningen använder idag befintliga ytor vid Stenkolsgatan på Ringön för olika verksamheter som är nödvändiga för att kunna ta hand om stadens allmänna ytor. Förvaltningens planering syftar till att under de närmaste år lokalisera fler av stadens skötselfunktioner till denna plats genom att hyra in ytterligare lokaler vid Tackjärnsgatan. Under de kommande 10-20 åren kommer dessa ytor på Ringön vara en strategisk resurs för staden för all form av renhållning, parkskötsel, vinterväghållning och anläggningsarbeten och det finns i dagsläget ingen alternativ lokalisering för denna, för staden viktiga, verksamhet.

Förvaltningen gör därför bedömningen att samtliga ytor vid Stenkolsgatan kommer att behövas framöver för att utveckla och upprätthålla stadens skötselverksamhet. Förvaltningen gör även bedömningen att den verksamhet som behöver bedrivas på vår anläggning (transporter, anläggningsmaskiner, buller, arbete under många av dygnets timmar etc) kan medföra en omfattande ytmässig och miljömässig målkonflikt med att ha en storskalig husbåtsverksamhet i närområdet.

Utifrån ovanstående gör vi bedömningen att inget av stadsledningskontorets tre förslag är möjligt att tillgodose under de kommande tio åren. Längre fram på 10-20 års sikt, när staden i detalj har bestämt hur Ringön ska stadsutvecklas och det finns en ny beslutad lokalisering för stadens skötselverksamhet, kan det bli möjligt att göra ett annat ställningstagande.

Analys

Västra hamnen har en potential för att bli en plats för såväl ett Living lab, ett antal Tiny houses och en vattenyta med ett antal husbåtar. För detta krävs dock ett antal förutsättningar, där den avgörande frågan berör park- och naturförvaltningens arrenderade område.

Att anlägga en mindre hamnyta för husbåtar verkar fysiskt möjligt. Eftersom det inte finns anlagd kaj utan en stenuppfyllnad, kan husbåtarnas i stället för fasta kajer förankras mot betongpontoner. Pontonerna följer då de variationer i vattenstånd som finns. För tillgänglighet till pontonbryggorna behöver viss del av park- och naturförvaltningens område användas.



På landdelen behöver vidare diskussion ske med park- och naturförvaltningen om deras möjligheter till omlokalisering av upplag.

Området ligger nära Frihamnen och har betraktats som ett framtida utvecklingsområde inom etapp 4. Idag är det svårt att säga inom vilken tidsperiod som menas, men troligt är att det rör sig om mer än tio-femton år. Tillfälliga bygglov med upplåtelseid femton år kan alltså vara möjliga-

En fråga som behöver studeras vidare är om det finns markföroreningar i botten på hamnbassängen.

Ett Living lab med inriktning att utveckla olika verksamheter, där vatten är en viktig faktor, kan vara intressant för Göteborg. Det finns redan en intressentgrupp som skapat ett nätverk för detta. I nätverket ingår såväl kommunala verksamheter som privata företag. Utvecklingsidéer som nämnts är transport på vattnet inom tätort med nya typer av mindre farkoster och material som är anpassat till vatten och fuktiga miljöer. I bilaga 3 presenteras de utvecklingsidéer och samarbetsformer som tagits fram.

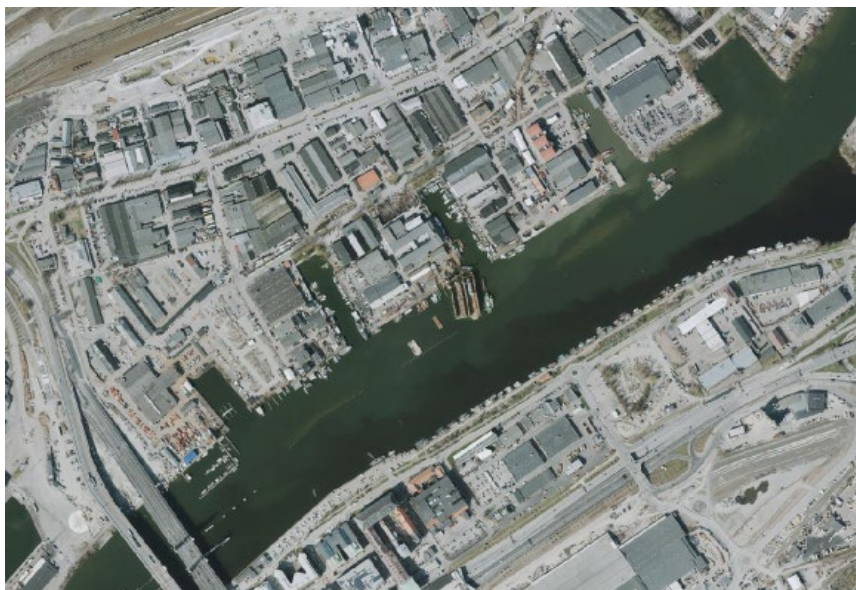
Gruppen planerar nu att i anslutning till andra hamnbassängen på Ringön tillsammans med organisationen Quatorze, Egnahemsfabriken på Tjörn och Bygga & Bo i Natur - Innovationsverkstad, Utbildningsmarinan och First to Know att få i gång ett bygge av en kombinerad husbåt och Tiny House med start i september. Finansieringen är klar från ett EU-projekt som Quatorze driver. Tre husbåtar / Tiny Houses planeras att bygga närmaste 12 månaderna. Målet är att med proffsbyggare på Ringön nu få i gång detta i kommersiell utvecklingsverksamhet.

Ett Living lab behöver ett hus som kan vara en kärna för idéutbyten, kontor i samverkan, praktisk service med mera. Någon behöver då investera i att bygga och förvalta detta.

Om man ska studera idéer kring Tiny House behövs dels en forskningssida (Chalmers, Göteborgs Universitet), dels en / flera fysiska byggnader med olika lösningar. Ett upplägg på Ringön kan tänkas ha inriktning till just hur mindre ytor kan påverka boendeförhållanden. Och Tiny house kan ligga antingen på land eller på vatten, det vill säga som husbåt.

Ovanför Marieholmstunneln vid Salsmästaregatan har anlagts en kaj. Detta område är bullerstört och påverkas av risk från farligt gods på Hamnbanan. Bostadsändamål är därför inte lämpligt, medan ett Living lab här kan möjligen vara intressant.

Gullbergsvass



Förutsättningar

Utefter kajen längs Gullbergsvass ligger en rad av båtar av olika slag. Då hamnverksamheten upphörde på 1960-talet blev kajen successivt uthyrt som en plats där båtar skulle rustas upp. Och på så sätt uppfylla en dröm om att skapa nytt liv i gamla båtskrov. Så kom området att kallas "Drömmarnas kaj".

1970 överlät Göteborgs Hamn en del av sina kajplatser till Fartygsföreningen Gullbergskajen, som också fick arrenderätt. Trafikkontoret, som idag förvaltar området, har erbjudit föreningen att ta över arrendet även på den längst bort belägna Gasverkskajen.

Marken är gammal industrimark, där delar har varit ett gasverk. Markföroreningar kan därför vara ett problem även för husbåtar. De delar som ligger nära de trafikleder som är öppna och inte i tunnel, kan ha buller- och luftförhållanden som behöver beaktas. Kajernas kondition kan vara ett problem.

Kommunen är markägare.

Analys

Kajen används idag av båtägare, som oftast legat där länge. En del av kajen är en del av Göteborgs konst- och kulturliv.

På längre sikt kan sträckan komma få en annan karaktär. När Gullbergsområdet bebyggs med nya bostäder och kontor kommer trycket på att rusta upp kajområdet att öka. En fråga att då behandla är vart de nuvarande båtarna ska flyttas – om de nu ska göra detta. En annan viktig fråga är om sträckan kan rymma husbåtar på sikt.

Älven är här relativt smal, varför kajerna är utsatta för vågrörelser från passerande fartyg. Eventuella husbåtar kommer att behöva förankras i stabila konstruktioner. Älvens varierande och på sikt höjda vattennivåer behöver hanteras. Längs hela sträckan kommer att skapas ett älvkantsskydd, där husbåtar behöver inordnas i så fall.

Marieholm



Förutsättningar

I samband med att Marieholmstunneln byggdes, anlades också en kajkonstruktion ovanpå den. Tanken med kajerna var främst att skapa en möjlighet till stadsutveckling i området. I detaljplanebeskrivningen anges att hamnbassängen med omgivande mark i framtiden kan tillåtas för hamnverksamhet med tillhörande enkla byggnader. Detta med syfte att skapa en levande maritim miljö vid vattnet. Byggnader för service som kafé eller restaurang får uppföras för områdets behov. Vid hamnbassängerna kan även publika byggnader uppföras för besökande.

Kommunen har en långsiktig ambition att göra älvstränderna mer tillgänglig för allmänheten, något som till exempel framgår av Älvstadsvisionen. I Marieholmsområdet är denna möjlighet begränsad. På Marieholmssidan avsattes därför i detaljplanen del av kajerna för allmän plats. Långsiktigt planeras för en omvandling av Marieholm till en blandad stadsbebyggelse. Fastighetskontoret har därför påbörjat en förberedande planering för att finna lämpligt markutnyttjande.

I detaljplanens planbeskrivning illustreras tankarna med en idéskiss.



Visionsbild från planbeskrivningen Marieholmstunneln (Östra Marieholm)

I dagsläget finns inte dessa byggnader, som kan utgöra skydd mot omgivande buller- och säkerhetsproblem. Hamnytorna är i dagsläget exponerade för såväl buller som risk från omgivande väg- och järnvägsnät. I närheten finns både E 45 och Bohusbanan där det sker transport av farligt gods. Även på älven går båtar med farligt gods. Intill hamnbassängen ligger Stena Metall med hantering av visst farligt gods. Bullernivåerna i dagsläget är höga, då inget begränsande skydd finns mot Marieholmshotet.

I både den nuvarande och den kommande översiktsplanen har området betraktats som ett verksamhets-/företagsområde. Husbåtar kan vara en begränsning i vad som kan tänkas bli för typ av exploateringar av verksamheter i närområdet.

Marieholmshamnen kan vara en möjlig plats för evakuering av båtar från till exempel Drömmarnas kaj vid Gullbergs Strand eller från Ringökajerna när de behöver renoveras.

Som en ytterligare komplicerande faktor kan också nämnas att den yttre delen av hamnen kan behövas som tillfällig anläggningsplats för älvtrafiken om broöppning vid järnvägsbron krånglar.

Analys

Stadsledningskontoret konstaterar att det är tekniskt möjligt, efter ett antal kompletteringar, att placera husbåtar i hamnen. Men frågan är också om det är lämpligt. Dels strider platsen mot vad som staden i övrigt anser vara godtagbar miljö. Både buller och riskaspekter talar mot placeringen. Dels påverkar det möjligheter till en utveckling av Marieholmsområdet i enlighet med översiktsplanens intentioner och detaljplanens syfte att skapa möjlighet för vattennära verksamheter. Slutligen kan hamnen behövas vid evakuering från andra kajområden.

Planering för husbåtar kräver en skyddande omgivande bebyggelse i enlighet med idéskissen ovan.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2022-08-25

Diarienummer 0132/22

Handläggare

Johan Pheiffer, Lena Risfelt

Telefon: 031-368 02 38, 031-368 03 61

E-post: johan.pheiffer@stadshuset.goteborg.se

lena.risfelt@stadshuset.goteborg.se

Kommunstyrelsens uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och Göteborgs Hamn AB, utreda ett ändamålsenligt ägar- och förvalterskap av Göteborgs kajer

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Principen över ägar- och förvalterskap för Göteborgs stads kajer utifrån vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande fastställs.
2. Stadsbyggnadsnämnden, i ny organisation för stadsutveckling, får i uppdrag att arbeta fram en strategi för utveckling och planering för användning av Göteborgs icke kommersiella kajer.
3. Exploateringsnämnden, i ny organisation för stadsutveckling, i samverkan med stadsmiljönämnden får i uppdrag att återkomma med en redovisning av den samlade ekonomiska bilden till kommunstyrelsen, senast 2024.
4. Kommunstyrelsens uppdrag givit i budget 2022 att tillsammans med berörda nämnder och Göteborgs Hamn AB, utreda ett ändamålsenligt ägar- och förvalterskap av Göteborgs kajer, förklaras fullgjort.

Sammanfattning

I kommunfullmäktiges budget 2022 gavs kommunstyrelsen i uppdrag att med berörda nämnder och Göteborgs Hamn AB, utreda ett ändamålsenligt ägar- och förvalterskap av Göteborgs kajer.

Stadsledningskontoret ger efter genomförd utredning förslag på fördelningsprincip där kommersiella kajer, det vill säga kajerna för storskalig godshantering, färjetrafik och kryssning, ges ägande- och förvalterskap hos Göteborgs Hamn AB. För icke kommersiella kajer tilldelas ägandeskap respektive förvalterskap utifrån den logik som ny nämnd för stadsutveckling pekar ut, ägandeskap hos exploateringsnämnden respektive förvaltning hos stadsmiljönämnden.

Stadsbyggnadsnämnden föreslås få i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder samt Göteborgs Hamn AB att arbeta fram en strategi för utveckling och planering för stadens användning av icke kommersiella kajer. Exploateringsnämnden i samverkan med stadsmiljönämnden, föreslås få i uppdrag att göra en genomlysning och återkomma med en redovisning av den ekonomiska bilden till kommunstyrelsen. Det kommer även att behöva tas taktiska beslut, efter ekonomisk analys, för de delar av kajer som idag finns

inom stadens bolag vid överlämnande av ägande- och förvalterskap till nämnd. En angränsande fråga som också har belysts i arbetet är en lägesbild över uppdraget för stadens arbete med klimatanpassning och högvattenskydd.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Underhållet i innerhamnen vid många av kajplatserna är mycket eftersatt och det ligger en stor underhållsskuld behäftad med skötsel och underhåll av stadens kajer. Vidare finns ett behov av att ta fram en strategi för användningsområden för stadens kajer, ett uppdrag som föreslås ges till stadsbyggnadsnämnden att samordna. Nivåerna på insatserna behöver anpassas till det användningsområde som respektive kaj pekas ut att ha eller planeras att få. Exploateringsnämnden som föreslås ägandeskap över kajerna, utifrån ny organisation för stadsutveckling, bör i samverkan med den förvaltande delen inom stadsmiljönämnde göra en genomlysning och återkomma med en redovisning av den samlade ekonomiska bilden till kommunstyrelsen. Genomlysningen ska även omfatta en analys om vad en överföring/försäljning av fastigheter från bolag till exploateringsnämnd i enlighet med ärendets förslag, innebär, konsekvenser och effekter ur både ett fastighetsrättsligt och ekonomiskt perspektiv. Transaktionskostnader samt redovisnings- och skattemässiga effekter behöver utredas, analyseras och konsekvensbeskrivas under ledning av exploateringskontoret i samverkan med Göteborgs Hamn AB och Älvstranden Utveckling AB. Varje enskilt objekt behöver prövas och en beräkning av den skattemässiga konsekvensen förutsätter kännedom om marknadspriset och detta påverkas i sin tur av de förutsättningar som gäller vid tidpunkten för transaktionen.

Under utredningen har dock vissa indikationer på kostnader kunnat identifierats. Exempelvis har i samband med Packhuskajens renovering ett genomförandeprojekt högvattenskydd startats upp som utgör en upprustning av Packhuskajen, mellan Göteborgsoperan och fram emot Casinot intill Stenpiren, som blivit fördelat på fem etapper som startades upp 2019. Genomförandeprojektet genomförs enligt *Tematiskt tillägg till översiktsplanen för översvämningsrisker*. Beräkning så långt är en totalkostnad på 750 tkr per landmeter (lm) varav högvattenskyddet utgör fem till tio procent av denna kostnad.

Utvecklingen av staden kajer hänger tätt ihop med frågan om klimatanpassning och högvattenskydd. Nedan ges en överblick avseende den kunskap som finns för ekonomiska förutsättningar för högvattenskyddet med ett nuläge och framtidsspaning.

Kostnader för klimatanpassning och skydd för stigande vatten

Nuläge:

I nuläget finns flera utredningar som ger förutsättningar för genomförande av högvattenskydd, dagvatten och skyfallshantering som ska vara färdigt 2035-2040 enligt *Tematiskt tillägg till översiktsplanen för översvämningsrisker*. Det handlar om strukturplan, programplan, utbyggnadsplan, finansieringsplan, med flera. För dagvatten och skyfallshantering finns mer noggranna beräkningar och kostnaderna för genomförande som har uppskattats till 20 miljarder kr (2020). För högvattenskyddet som ligger något efter skyfallshanteringen i utvecklingen av att ta fram olika genomförandedokument finns ingen motsvarande kostnadsuppskattning. Högvattenskyddet omfattar nu även de inre vattenvägarna vilket det inte gjorde i den ursprungliga kostnadsuppskattningen från 2008. En mycket grov uppskattning ligger

därför på minst 20 miljarder kr men är avhängt vilken ambitionsnivå som anläggningarna ska ha och hur de samordnas med till exempel kajrenovering.

Vid nybyggnad ingår högvattenskyddet i exploateringsuppdraget och finansieras genom byggherren men för den befintliga bebyggelsen finns inget incitament för finansiering. Det är då upp till respektive fastighetsägare att bekosta klimatanpassning av fastigheten. Staden ansvarar för klimatanpassning av sina fastigheter, både byggnader och anläggningar.

Framtid:

Det pågår utredningsarbete under året angående finansiering av högvattensskydd. Syftet med utredningen är att klargöra de finansiella förutsättningarna för genomförande av högvattenskydd kopplat till juridiska förutsättningar. Staden får till exempel inte gynna enskild näringsidkare och kan därför exempelvis inte bekosta hela utbyggnaden av ett högvattenskydd. Utredningen tas främst fram för att klargöra hur staden ska hantera den ekonomiska delen av högvattenskyddet med skattemedel men då den beskriver problemställningar med finansiering och lagstiftning är syftet också att den ska var ett underlag för fortsatt dialog och begäran om statliga bidrag och lagändring.

Bedömning ur ekologisk dimension

En eventuell hantering av gods vid de kajer som utredningen omfattar skulle kunna ge upphov till behovet av ökade tunga transporter på vägar i de centrala delarna av staden vilket kan ge ökad buller och påverkan på luftkvalité i stadsmiljön.

Staden behöver arbeta med klimatanpassning och en del av detta är att säkerställa att kajer i staden har säkrats med högvattenskydd inför höjda havs- och vattennivåer.

Kajerna behöver ses ihop med det vattenområde som ansluter till land. En fråga som blir aktuell är att vid muddring av vattenvägar så uppstår frågan om omhändertagande av sediment, som ofta är förorenat. Säkerställande av hantering av deponier som genomförs på ett miljösäkert behöver beaktas.

Bedömning ur social dimension

Människor vill att stadens kajer ska finnas tillgänglig som rekreationsyta för att få närhet till vatten. Parallellt finns önskan att få leva intill och även på vatten. En utredning om att se på möjligheter för att få till stånd fler husbåtsplatser pågår, KS 2021-11-24 § 919.

En stor del av områdena längs älven är avsedda för bostäder och då är exempelvis godshantering vid kajer inte ett optimalt alternativ.

Kajer och intilliggande vattenområden underlättar människors resande genom att ge möjlighet till att ta sig över älven med färja. Detta ger en förkortad restid och samtidigt en viss avlastning avseende trycket på kollektivtrafik och vägnät.

Bilagor

1. Kommunfullmäktige budgetuppdrag 2022
2. Lodbild innerhamnen GBG med kommentarer från trafikkontoret, 2019

Ärendet

I kommunfullmäktiges budget 2022 gavs kommunstyrelsen i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och Göteborgs Hamn AB, utreda ett ändamålsenligt ägar- och förvaltarskap av Göteborgs kajer. I redovisningen återges förslag på fördelningsprincip av kommersiella respektive icke kommersiella kajer samt uppdrag som behöver omhändertas i arbetet framåt.

Beskrivning av ärendet

I kommunfullmäktiges budget 2022 ges kommunstyrelsen i uppdrag att peka ut ett ändamålsenligt ägar- och förvaltarskap för stadens kajer. I dag är dessa roller fördelade på flera aktörer inom staden så som bolagen Göteborgs hamn, Higab och Älvstranden som ägare till kajer och Higab som förvaltare av kajen vid fiskehamnen. Fastighetsnämnden ansvarar som ägare för vissa av stadens kajer medan förvaltning av dessa kajer i huvudsak som ligger hos park- och naturnämnden och trafikknämnden. Bilden är mer finmaskig än vad denna beskrivning av fördelning redovisar, vilket framgår i bilaga två till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Förslaget till fördelningsprincip för ägande- respektive förvaltarskap för stadens kajer har genomlysts och diskuterats med Göteborgs Hamn ABs representanter, Stadshus AB, fastighetskontoret, idrott- och föreningsförvaltningen, kretslopp och vattenförvaltningen, park- och naturförvaltningen, miljöförvaltningen, lokalförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret, och satts i relation till nu pågående arbete med ny organisation för stadsutveckling. Vidare har kajområdet som ingår och utgör Fiskhamnens verksamhetsområde samtalats om med verksamhetsrepresentant vid Fiskhamnen samt Higab.

Tidigare genomförda genomlysningar

2010-09-09 § 23 gav kommunfullmäktige i uppdrag och tog fram förslag till principer och åtgärder för fördelning av Älvpromenaden. Älvstranden Utveckling AB fick i uppdrag att dokumentera skicket och statusen avseende kaj- och brygganläggningar och befintliga påseglingsskydd. Bolaget skulle även genomföra erforderliga åtgärder på dessa. Fastighetsnämnden fick i uppdrag att, från koncernen Älvstranden Utveckling AB, förvärva den fasta egendom där förvärvet avsågs ske till bokfört värde. Förvärvet förutsattes ske successivt i takt med att områdena innanför att respektive kajområde exploaterats för förändrad markanvändning. Trafikknämnden fick i uppdrag att förvalta de underliggande konstruktioner som krävdes för de kaj- och brygganläggningar och påseglingsskydd som omfattades. Park- och naturnämnden fick i uppdrag att förvalta ytskikten (asfalt, sten- och träytor) för de kaj- och brygganläggningar inklusive ett kringområde i direkt anslutning till kaj och brygganläggningarna.

I samband med att frågan om utbyggnad av operan var aktuell gjordes 2014 en tillståndsbedömning rörande Packhuskajen. I park- och naturnämndens konsultrapport framgår: ”Dykinspektionen visar att pålarna i många fall saknar anliggning mot rustbädden (en grundförstärkningskonstruktion med korsvis anordnade lager av virke som underlag för murverk), att rustbäddens yttersta del (närmst kajlinjen) är i mycket dåligt skick där den inte saknas helt och att stenarna därmed saknar upplag i många fall. Inspektionen visar också att fogarna är undermåliga och att nedbrytningen av kajen även har nått stenarna som uppvisar stora skador. Ojämna sättningar av både kajkonstruktionen och omgivande mark har med tiden bildats utmed den aktuella sträckan. Befintlig kajmur

har idag en undermålig funktion och behöver inom en snar framtid genomgå omfattande reparationer för att få en fullgod och säker funktion.” Park- och naturförvaltningen började upprustningen i en första etapp mellan december 2019-september 2021. Etapp två pågår mellan februari 2022 och februari 2024. Etapp tre (och eventuellt fyra) är fortfarande under planering.

Stadsledningskontoret gav en lägesbild i Kompletterande uppföljning, december 2019, avseende bakgrund och behov för kajer i stadsutvecklingen. I uppföljningen konstaterades att ett tydliggörande av ansvaret för drift och underhåll av kajer, kajnära ytor samt angränsande vattenområden behövdes slås fast. Det fanns även ett behov av ett övergripande ställningstagande till den framtida fördelningen av olika användningsmöjligheter av kajerna: ”-Handelskaj, det vill säga kaj som kan användas för hantering av gods som ska lasta till eller lossa från fartyg. -Verksamhetskaj, det vill säga kaj som kan användas för kollektivtrafik eller annan verksamhet, men inte godshantering. -Rekrekationskaj, det vill säga i första hand gång- och cykelstråk samt park- och grönytor nära kaj, ofta i anslutning till bostadsområden, med möjlighet att etablera olika serviceverksamheter som restauranger, kaféer och handel. -Annat ändamål, exempel på det är ”Drömmarnas kaj” i Gullbergsvass samt vissa delar av Ringön.”

Kommunfullmäktige gav ett uppdrag i budget 2021 till Göteborgs Hamn AB att utreda förvärv av kajlägen som andra bolag eller kommunen äger och ansvarar för, men som inte underhålls eller ställs till förfogande. Utredningen slår bland annat fast att med kommersiella kajer avses kajerna för storskalig godshantering, färjetrafik och kryssning. GHAB gör bedömningen att det inte är förenligt med deras uppdrag att äga eller förvalta kajer med begränsat kommersiellt nyttjande. Efter genomförd genomlysning konstaterar GHAB att staden behöver ha en samlad strategi över kajerna och vattenområdet och dess användning. Vilket är i enlighet med tidigare bedömning i kompletterande uppföljning som refererades ovan. Genom att samla förvaltningen och ta ett helhetsgrepp kring de kommunalt ägda kajerna som inte ägs av GHAB skulle effektiviteten och överblicken förbättras. Man behöver ta ett gemensamt grepp över dokumentation, tillståndsbedömningar, underhållsplaner med mera. Göteborgs Hamn AB kan bistå med sakkunskap i ett uppbyggnadsskede av en samlad förvaltning. GHABs uppdrag att utreda förvärv av kajlägen förklarades fullgjort av kommunfullmäktige 2022-02-24 § 19.

Utöver ovan nämnda genomlysningar finns utifrån kommunfullmäktiges budget 2021 ett uppdrag till park- och naturnämnden att tillsammans med trafiknämnden ta fram en långsiktig strategi för att värna stadens närhet till vatten. Rapportering i årsrapport 2021 var att uppdraget ännu pågår. ”Park- och naturförvaltningen och trafikkontoret har genomfört en förstudie under hösten, 2021, för att utreda hur uppdraget kan genomföras i relation och omfattning till andra pågående stadsutvecklingsprojekt inom detta område, såsom stadens arbete med högvattenskydd och kanalmursprogrammet, samt i relation till en förändrad förvaltningsorganisation inom NOS. Förvaltningarna gör gemensamt bedömningen att en övergripande riktlinje för de offentliga kajstråken kan tas fram under 2022 för att sedan föreslås antas i den nya markförvaltande nämndens regi i början av 2023.”

Kajer inom ägande av bolag, Älvstranden Utveckling AB, Higab och Göteborgs Hamn AB

I samband med att kommunfullmäktige beslutade, 2022-02-24 § 8, om förutsättningar och förslag hur Älvstranden Utveckling AB kan avvecklas beslutades att

kommunstyrelsen fick i uppdrag att tillsammans med Göteborgs Stadshus AB genomföra en förändring av verksamheten i Älvstranden Utveckling AB enligt stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. Stadsledningskontoret driver tillsammans med Stadshus AB arbetet med förberedelse och genomförande eftersom det både avser förändringar av ansvarsfördelning i förhållande till stadens nämndsorganisation och förändringar inom stadens bolagskoncern. En överföring av mark, så som exempelvis kajområden, till kommunen förväntas ske succesivt över flera års tid. Varje enskilt objekt behöver prövas och en beräkning av den skattemässiga konsekvensen förutsätter kännedom om marknadspriset och detta påverkas i sin tur av de förutsättningar som gäller vid tidpunkten för transaktionen. Ett taktiskt val för tidpunkt avseende överförande av tillgång från styrelse till nämnd för exempelvis kajområden behöver identifieras.

På motsvarande sätt blir frågan aktuell kring den del av kaj som Higab äger och förvaltar och där fiskehamnen har sin verksamhet. Här pågår just nu ett arbete utifrån program för Fiskhamnen som byggnadsnämnden ihop med fastighetsnämnden, trafiknämnden, Higab, Göteborgs Hamn samt representanter för fiskbranschen som ingår som parter. Ett taktiskt val för tidpunkt avseende eventuellt överförande av tillgång från styrelse till nämnd för exempelvis för detta kajområde behöver även här identifieras.

Därtill kommer även ett uppdrag som utgår utifrån Göteborgs Hamn AB hemställan om investering i ny färjeterminal vid Arendal/Ytterhamnarna, vilket avser möjliggöra en flytt av Stena Lines verksamhet från kajerna Masthugget och Majnabbe. Stadshus AB har tillstyrkt GHAB hemställan 2022-06-13 § 63 och översänt ärendet till kommunstyrelsen för vidare hantering. Kajerna Masthugget och Majnabbe som frigörs för annan användning ingår i pågående och kommande stadsutveckling.

Klimatanpassning och högvattenskydd

I handlingen Budgetförutsättningar 2023 lyfts följande och där kajer är en del av vad som omfattas i kommande arbete: ”Stadens klimatanpassningsarbete kommer att kräva betydande åtgärder och investeringar under kommande år. Omfattning och åtgärdsinsatser är främst konkretiserade inom översvämningssrisker orsakade i närtid av extrema väder som skyfall och ökad nederbörd samt på sikt även havsvattenhöjningar.

Kommunstyrelsen har gett stadsledningskontoret i uppdrag att under 2022 ta fram en klimatanpassningsplan som beskriver hur stadens verksamheter kan prioritera och hantera klimatanpassningsinsatser.

Nationellt läggs ansvaret för klimatanpassningsarbetet i huvudsak på kommunerna men för att kunna genomföra klimatanpassningsåtgärder krävs att staten tar ansvar för finansiering, utvecklar lagstiftning som stödjer klimatanpassningsarbetet samt utvecklar övergripande nationella strategier och samordning.

Länsstyrelsen ställer krav på att kommunen kan visa på konkret planering av skydd för översvämningssrisker för att detaljplaner ska kunna tillstyrkas. Genomförande av högvattenskydd är en förutsättning för Älvstadens utbyggnad och andra låglänta områdets stadsutveckling.

Plan- och bygglagstiftning 2018 ställer krav på kommunerna att hantera klimatanpassning i översiktsplanen vilket kommunen hanterat i Förslag till översiktsplan för Göteborg med tillägg för översvämningssrisker. Enligt inriktningsbeslut i Förslag till översiktsplan för Göteborg med tillägg för översvämningssrisker ska dagvatten- och skyfallsåtgärder samt högvattenskydd vara genomfört till 2035–2040 till en uppskattad kostnad om trettio

miljarder kronor. Finansieringsmodeller och utbyggnadsplaner för genomförandet av dagvatten- och skyfallsåtgärder samt högvattenskydd håller på att utvecklas”.

Ny organisation för stadsutveckling 2023

Kommunfullmäktige tog 2021-11-25 § 13 beslut om att genomföra en förändring av Göteborgs Stads organisation inom stadsutveckling vilket omfattar så väl planering, genomförande och förvaltning – Ny organisation för stadsutveckling 2023. Det kommer att inrättas fyra nya nämnder med ansvar för fysisk planering (inklusive strategisk planeringsfunktion), exploatering, genomförande och förvaltning kopplat till mark respektive genomförande och förvaltning kopplat till byggnader.

Kommunfullmäktige beslutade 2022-06-16 § 5 om reglementen för nya nämnder i stadens organisation för stadsutveckling. I samband med detta namngavs de fyra nämnderna enligt följande: Stadsbyggnadsnämnden, Exploateringsnämnden, Stadsmiljönämnden, Stadsfastighetsnämnden.

Stadsledningskontorets bedömning

Genom ny nämndorganisation för stadsutvecklingen hanteras en stor del av frågan om fördelning av ägande- respektive förvaltare av stadens icke kommersiella kajer. Sedan tidigare är de delar av kajer som anses kommersiella ianspråktaga av Göteborgs Hamn AB, vilket avser kajerna för storskalig godshantering, färjetrafik och kryssning. Ägandeskapet för icke kommersiella kajer tillförs genom ny nämndorganisation för stadsutveckling till exploateringsnämnden. Med motsvarande logik tillförs förvaltare av kajer och vattenområden till stadsmiljönämnden. Samordningen kommer att ske i etapper och bedömningen är att ny nämndorganisation för stadsutvecklingen omhändertar merparten av uppdragets fråga, att slå fast ett ändamålsenligt ägar- och förvaltare av stadens kajer, från årsskiftet samt att resterande kajer hos Älvstranden och Högab överförs när det bedöms som en lämplig tidpunkt. Stadsledningskontoret bedömer att dessa principer med färre parter kan få till stånd en effektivare och tydligare bild än den som råder enligt dagens fördelning av ägandeskap och förvaltning av stadens kajer.

Föreslagna principer över ägande- och förvaltare för Göteborgs stads kajer fastslås enligt förslag i punktlista nedan:

- Göteborgs kommersiella kajer ska ägas och förvaltas av Göteborgs Hamn AB
- Göteborg icke kommersiella kajer ska äga av exploateringsnämnden i ny organisation för stadsutveckling
- Förvaltare för Göteborgs icke kommersiella kajer omhändertas av stadsmiljönämnden i ny organisation för stadsutveckling

Utöver att ägandeskapet och förvaltare fördelas genom ny organisation för stadsutveckling ser stadsledningskontoret ett behov av att staden formar en strategi för hur stadens kajer och vattenområden ska användas. Bedömningen är att det bör utföras av stadsbyggnadsnämnden, i samråd med ägare av icke kommersiella kajer samt nämnd för ansvar för förvaltning av stadens mark. Göteborgs Hamn AB, som ägare av stadens kommersiella kajer ska naturligtvis höras i ett sådant arbete. I GHABs tidigare utredningar finns medskick som bör omhändertas i arbetet med en sådan strategi. Exempelvis har frågan om att få till stånd en paradkaj, för vattenburna evenemang och fartygsbesök, aktualiserats i tidigare utredningar som GHAB genomfört. Ytterligare en fråga som kommer att behöva beaktas i en strategi för att utpekande av

användningsområden för stadens kajer är exempelvis var eventuell yta för husbåtsplatser är lämplig. Stadsledningskontoret samordnar just nu en utredning om att se på möjligheter för att få tillstånd fler husbåtsplatser enligt uppdraget som gavs i KS 2021-11-24 § 919. Resultatet av denna utredning behöver omhändertas i det fortsatta arbetet med en strategi för kajerna och dess användning.

I denna och i tidigare genomlysningar har det framkommit att det ligger en stor underhållsskuld behäftad med skötsel och underhåll av stadens kajer. Nivåerna på insatserna behöver anpassas till det användningsområde som respektive kaj pekas ut att ha eller planeras att få. Exploateringsnämnden i samverkan med stadsmiljönämnden föreslås få ett uppdrag att genomlysna och återkomma med en redovisning av den ekonomiska bilden till kommunstyrelsen. Denna genomlysning ska förhålla sig till den strategi som föreslås tas fram för att beskriva stadens användning av kajer och intilliggande vattenområden. Vidare att vid överföring av kaj som ägs av bolagsstyrelse till nämnd utreda, analyser och konsekvensbeskriva vilka transaktionskostnader samt redovisnings- och skattemässiga effekter som uppstår. Till detta kommer kostnader för högvattenskydd att behöva adderas och berörda ägare och förvaltare behöver skapa en samordning mellan renoveringsinsatser och genomförande av högvattenskyddet. Ett annat område där samordning mellan respektive part är nödvändig är vid muddring av vattenområden för att exempelvis hitta uppläggningsplats och omhändertagande av sediment.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör

Bilaga 1

Utdrag ur kommunfullmäktiges budet 2022 för Göteborgs Stad

Uppdrag från kommunfullmäktige

Kommunstyrelsen får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och Göteborgs Hamn AB, utreda ett ändamålsenligt ägar- och förvalterskap av Göteborgs kajer.



Utdrag ur protokoll

Sammanträdesdatum: 2022-11-14

Yttrande till kommunstyrelsen över remiss gällande redovisning av uppdrag att utreda möjligheter för fler husbåtplatser i Göteborg

§ 184, 0674/22

Beslut

Park- och naturnämnden avstår från att ta ställning över remiss gällande redovisning av uppdrag att utreda möjligheter för fler husbåtplatser i Göteborg och översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till kommunstyrelsen.

Handling

Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2022-10-06

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Dag för justering

2022-11-14

Vid protokollet

Sekreterare

Daniel Sandberg

Ordförande

AnnaSara Perslow (C)

Justerande

Diana Ghinea (MP)

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2022-10-06

Diarienummer 0674/22

Handläggare: Linn Ryding

Telefon: 031-365 58 78

E-post: linn.ryding@ponf.goteborg.se

Yttrande till kommunstyrelsen över remiss gällande redovisning av uppdrag att utreda möjligheter för fler husbåtplatser i Göteborg

Förslag till beslut

Park- och naturnämnden avstår från att ta ställning över remiss gällande redovisning av uppdrag att utreda möjligheter för fler husbåtplatser i Göteborg och översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till kommunstyrelsen.

Sammanfattning

I utredningen redovisas generella förutsättningar för husbåtar att etableras i elva olika lägen. De lägen som i utredningen bedöms vara lämpliga är Lindholmshamnens västra sida, Sannegårdshamnens östra sida samt Ringön. Ringön som förslag är dock beroende på park- och naturnämndens synpunkter i remissförfarandet. Detta läge är det som stadsledningskontoret bedömer att kommunstyrelsens uppdrag kring Living lab, Tiny houses och husbåtar har möjlighet att förverkligas.

En slutsats i utredningen är att det mest framgångsrika sättet att planera för husbåtar framöver ligger i de detaljplaner med bostadsinnehåll som planeras med bostäder i kajnära lägen. Det konstateras också att det i dagsläget inte finns någon plats där husbåtar snabbt kan upplåtas. Ytterligare analyser och planeringsåtgärder behöver ske.

Park- och naturförvaltningen ser generellt positivt på att bredda stadens bostadsbestånd med fler boendeformer och därmed öka användandet av Göta älv som resurs. Placeringen av eventuella husbåtar måste dock göras med stor omsorg för att undvika alltför mycket privatisering av kajer och vattenyta samt vikta nogsamt med andra platsspecifika värden.

Gällande de elva föreslagna platserna har park- och naturförvaltningen under arbetet med utredningen tillfrågats och kommit med synpunkter. Den främsta invändningen, som också framkommer i utredningen, är kring ytan vid Stenkolsgatan på Ringön som fortsatt är nödvändig för att förvaltningen ska kunna sköta sitt uppdrag att ta hand om stadens allmänna ytor.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Utredningen innehåller inga konkreta åtgärder eller förslag som innebär en kostnad för park- och naturnämnden.

Enligt utredningen finns det i dagsläget få kommunala kajer eller pirar som är anpassade till husbåt varpå en upprustning kommer att krävas. Denna upprustning bör täckas och bekostas av husbåtsägarna. Många kajer innehar dock en underhållsskuld och merparten

kräver betydande reinvesteringar oavsett om de ska anpassas för husbåtar eller inte. Kommunens kajer driftas enligt uppdelningen att Trafiknämnden ansvarar för den tekniska konstruktionen och Park- och naturnämnden för överbyggnaden.

Leder utredningen till att husbåtar placeras på kommunala kajer kan detta innebära en kostnad för park- och naturnämnden, både investering och drift, beroende på avtal med de boende. Då husbåtar bör betraktas som övriga boendeformer behöver grönområden nås enligt Grönplanens riktvärden. Även detta kan innebära ökade investeringar och kostnader för nämnden.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension. Påverkan på natur och miljö bör enligt utredningen vara begränsad. Faktisk påverkan bör undersökas i enskilt projekt.

Bedömning ur social dimension

Beroende på upplåtelseform och utformning finns möjlighet för att ett bestånd av husbåtar kan komplettera befintliga bostadsbeståndet för grupper som är påverkade av bostadsbristen.

Placering av husbåtar vid kajer skulle kunna innebära en privatisering av kajerna och därmed begränsa möjligheten till vattenkontakt för allmänheten. Husbåtar kan också bidra till ökad upplevd trygghet i vissa områden utifrån mer rörelse och tillsyn på platsen. Dessa aspekter bör beaktas i alla placeringar av husbåtar och bör studeras närmare i enskilt projekt. Det bör också göras en avvägning i varje projekt kring vilken typ av upplåtelseform och boenden som behövs för att komplettera befintligt bostadsbestånd i ett område.

Bilagor

1. Sammanfattande rapport om open living lab på ringön.pdf

Ärendet

Kommunstyrelsen har ombett park- och naturnämnden att lämna synpunkter på remiss gällande redovisning av uppdrag att utreda möjligheter för fler husbåtsplatser i Göteborg. Yttrandet ska lämnas senast 202-12-02.

Beskrivning av ärendet

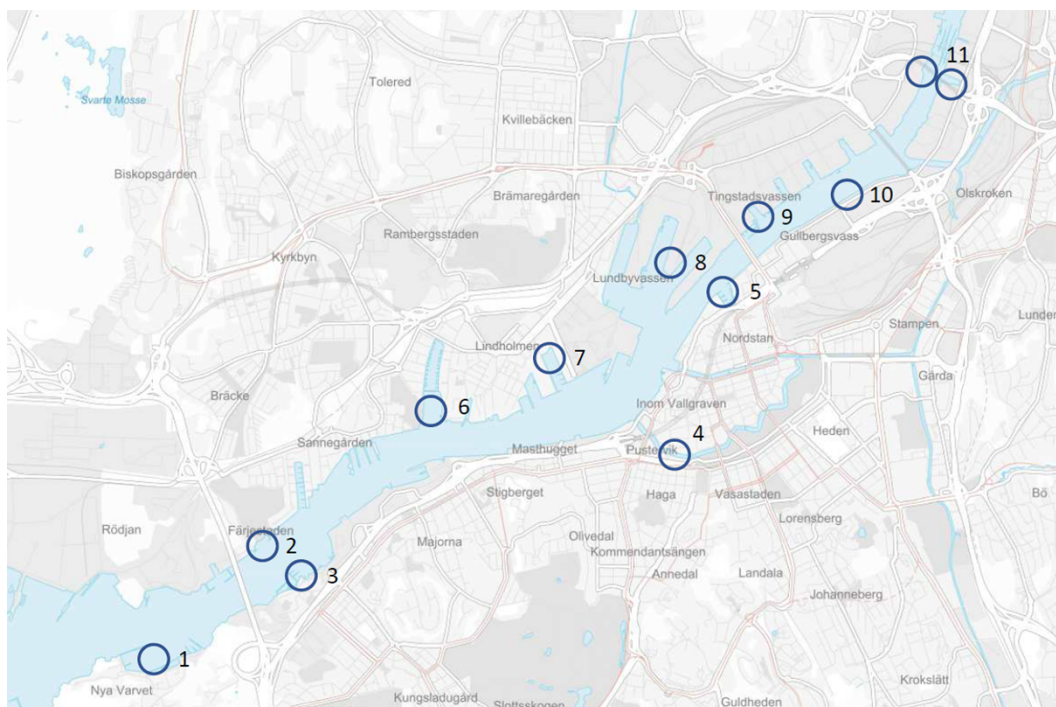
Kommunstyrelsen har gett stadsledningskontoret i uppdrag att i samverkan med relevanta nämnder att översiktligt utreda möjligheterna till permanenta husbåtsplatser på några utpekade platser – Marieholm, Sannegårdshamnen samt Grefabs hamnar. Ärendet redovisades i kommunstyrelsen som återremitterade ärendet för komplettering kring olika lägen samt en analys av ett Living lab och Tiny houses på Ringön.

Husbåtar beskrivs i utredningen som en rad olika typer av boendeform, dels vanliga segel- eller motorbåtar som ligger i hamn, dels ombyggda fraktpråmar eller en ”villa” placerad på betongpråm eller annan flytponton. I utredningen är det ”villan” som avses. I utredningen menar stadsledningskontoret att det finns två kategorier av denna typ av husbåtar som är intressanta; små husbåtar som placeras i centrala lägen och upplåtes med hyresrätt alternativt större husbåtar avsedda för en mer köpstark kundkrets och som upplåtes med individuellt ägande eller som del i bostadsrättsanläggning. En tredje variant kan också vara intressant – att kommunen skapar en plats med tekniska faciliteter. Husbåtarna kan sedan utformas individuellt inom givna ramar.

Utredningen innehåller också en analys av vad Living lab och vad Tiny Houses innebär och förutsättningar för att placera ett område för detta på Ringön beskrivs.

I utredningen görs en utblick nationellt och internationell kring hur frågan om husbåtar hanteras. Här framgår det att det i vissa kommuner har placeringen föregåtts av detaljplaner. Planläggs husbåtar för permanent boende behöver den infrastruktur och kvaliteter finnas liksom det gör för andra boendeformer. Det vill säga tillgång till kommunal service, kollektivtrafik, begränsningar av störningar och skydd mot risker med mera. Det kräver också en del tekniska och juridiska förutsättningar såsom sophantering, möjlighet till kommunalt vatten och avlopp, parkering och skyddade lägen. Samt samma krav på tillgänglighet och miljömässiga uppvärmningssystem som i andra bostäder. Husbåtarna kan upplåtas på flera olika sätt, liksom ordinära boendeformer på land. De alternativ som kan vara aktuella är äganderätt, tomträtt eller bostadsarrende. Oavsett upplåtelseform ska utseende och andra krav på båten regleras i detaljplan och bygglov. De flesta föreslagna platser behöver en ny detaljplan. I de fall de berör enstaka flyttbara husbåtar ryms de inom gällande planbestämmelse.

Lägen



Bilden visar föreslagna platser för husbåtar. I utredningen presenteras platsernas förutsättningar och en analys av möjlighet för placering av husbåtar. Generellt konstateras att det på alla platser finns hinder. Så som att kajerna behövs för andra ändamål eller att kajen är utarrenderad eller har besittningsskydd. En betydande del av kajerna har också en underhållsskuld och kräver stora insatser innan kajen permanent kan användas för ändamålet.

Stadsledningskontoret bedömer att de hamnlägen där husbåtsplatser skulle kunna vara rimliga att fortsatt pröva är:

- Östra sidan av Sannegårdshamnen
- Västra sidan av Lindholmshamnen
- Västra hamnen på Ringön (under vissa förutsättningar)

Gällande Tiny houses görs bedömningen att dessa kan vara lämpliga i den Västra hamnen på Ringön. Denna yta arrenderas i dagsläget av park- och naturförvaltningen som upplag för verksamheten. För att skapa tillgänglighet till husbåtarna skulle en mindre del av denna yta behöva användas. Ska ett område för Tiny houses och ett Living lab tillkomma behöver större del av området tas i anspråk. I närheten finns redan idag några husbåtar. Park- och naturförvaltningen har under arbetet gjort bedömningen att det inte är möjligt att inom de 10 - 20 närmaste åren att lämna området. Fler av stadens skötselfunktioner kommer att lokaliseras till denna plats genom att hyra in ytterligare lokaler i området. I utredningen menar man att förvaltningen måste erbjudas en alternativ plats i staden för behovet av upplagsplatserna. Stadsledningskontoret har också diskuterat möjligheterna att upplåta en mindre korridor mellan Stenkolsgatan och hamnbassängen till husbåtar, även detta har park- och naturförvaltningen påpekat svårigheterna med.

Slutsatser i utredningen

En slutsats i utredningen är att det mest framgångsrika sättet att planera för husbåtar framöver ligger i de detaljplaner med bostadsinnehåll som planeras med bostäder i kajnära lägen. Platser som omnämns är Lindholmen, Frihamnen, Masthuggskajen och Majnabbe. I den planering är det viktigt att beakta allmänhetens tillgänglighet till vattnet.

I utredningen konstateras det också att det i dagsläget inte finns någon plats där husbåtar snabbt kan upplåtas. Ytterligare analyser och planeringsåtgärder behöver ske.

Förvaltningens bedömning

Park- och naturförvaltningen ser generellt positivt på att bredda stadens bostadsbestånd med fler boendeformer och därmed öka användandet av Göta älv som resurs. En ökad användning av kajerna kan skapa förutsättningar för en mer levande stad närmare vattnet, något som ofta efterfrågas av göteborgarna. Placeringen av eventuella husbåtar måste dock göras med stor omsorg för att undvika alltför mycket privatisering av kajer och vattenyta samt vikta nogsamt med andra platsspecifika värden. Det är också viktigt att det i eventuell framtida planering av husbåtar beaktas att den infrastruktur som finns för övriga bostäder är nödvändig även för husbåtar, detta innefattar också tillgång till parker och naturområden enligt riktvärden i Grönplanen.

Gällande de elva föreslagna platserna har park- och naturförvaltningen under arbetets gång tillfrågats och kommit med synpunkter. Den främsta invändningen, som också framkommer i utredningen, är kring ytan vid Stenkolsgatan på Ringön som fortsatt är nödvändig för att förvaltningen ska kunna sköta sitt uppdrag att ta hand om stadens allmänna ytor. Förvaltningen planerar också att under snar framtid att lokalisera fler av stadens skötselfunktioner till denna plats genom att hyra in ytterligare lokaler vid Tackjärnsgatan. Under de 10 - 20 kommande åren kommer detta vara en nödvändig resurs för staden för all form av renhållning, parkskötsel, vinterväghållning och anläggningsarbeten. I dagsläget finns inte någon alternativ lokalisering för denna verksamhet. Ett annat ställningstagande kan vara möjligt på längre sikt, när staden långsiktigt planerar Ringöns utveckling.

Kring Färjenäs har park- och naturförvaltningens tidigare synpunkter beaktats där förvaltningen ser platsen som olämplig för husbåtar med hänsyn till Färjenäsparken som stadspark där möjligheten att vistas publikt nära vattnet är betydande samt viktiga siktlinjer inte får brytas.

Vid Rosenlund instämmer förvaltningen med stadsledningskontoret att platsen på grund av dess centrala läge inte är lämpligt för husbåtar. Miljöerna vid vattnet kommer bli än mer viktiga i området när Västlänksstationen står färdig. För övriga platser har förvaltningen inget att tillägga alternativt instämmer med stadsledningskontorets bedömning.

Pernilla Hellström
enhetschef

Linda Nygren
Direktör

FÖRSLAG I SAMMANFATTANDE RAPPORT OM OPEN LIVING LAB PÅ RINGÖN

Göteborg 2022-06-29

Ett förslag till ett test och utvecklingsområde i offentligt och privat partnerskap.

FLOATING LAB GOTHENBURG (FLG) Sid 2-3

Living Lab Husbåtar och flytande byggnader

Lab för urban marin mobilitet och logistik

TINY HOUSE LIVING LAB (THLL) Sid 4

Tiny Houses och småhusområden

Flexibla byggnader för verksamheter

Ringöns västra hamnbassäng – som test och utvecklingsområde



Förslagen i rapporten är ett komplement till Stadsledningskontorets husbåtsutredning 2022: Att utreda "... ett Living Lab på Ringön med inriktning husbåtar och tiny house".

Två arbetsgrupper med sakkunniga studentgrupper från Chalmers och GU har under två år på privat initiativ sondera intresset och förutsättningar i olika dialoger, möten, seminarier i dialog med representanter för akademi, förvaltningar civilsamhälle och näringsliv.

Responser i dialogerna

1. Stort behovet av test och utvecklings Lab för hållbarhetsdriven cirkulär utveckling av:

- Husbåtar och öppna tillgängliga cirkulärt husbåtsområden / flytande byggnader i social hållbarhet med tillhörande infrastruktur utifrån Göteborgs marina kulturarv och tradition.
- Ny klimatsmart mobilitet och logistik för hamnar, kanaler och älv.
- Tiny houses / småhusområden i medskapande livsmiljöer. Ökar starkt Europa och i Sverige.

2. Möjligheten och vikten för Göteborg lyfts genomgående för utveckling av ett "OPEN LIVING LAB".

Ett öppet samarbete mellan privatpersoner i boende, civilsamhälle, entreprenörer, företag, offentliga förvaltningar och akademi / forskning. Målet är testa ny hållbarhetsdriven marin stadsutveckling, produktutveckling, och näringslivsutveckling för levande medskapande stadsmiljö och med nya jobb och företag. Ringön ses som ett bra område med levande småföretagande.

Dialoger och workshops har förts i olika konstellationer med representanter för:

Stadsledningskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Kretslopp & Vatten förvaltningen, Business Region Göteborg Chalmers Industriteknik, Chalmers Innovationskontor, RISE, Light House, Marina klustret i Västsverige, Urban Futures, Utbildningsmarinan (socialt företag), Ecobarge Sweden AB, First to Know, Södahl & Partners AB (marin ingenjör / konstruktör), Hans Grönvall – Industridesign konsult (marina design/konstruktion), Linnkonsult AB (hållbar turism)

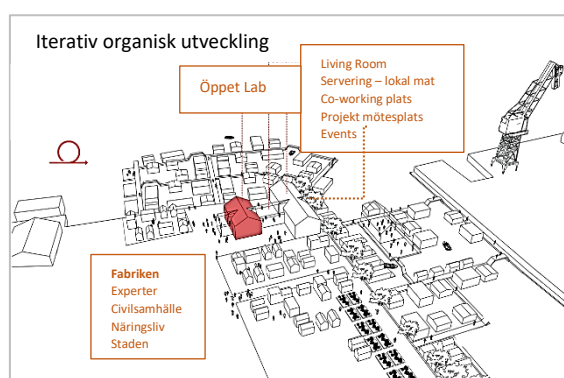
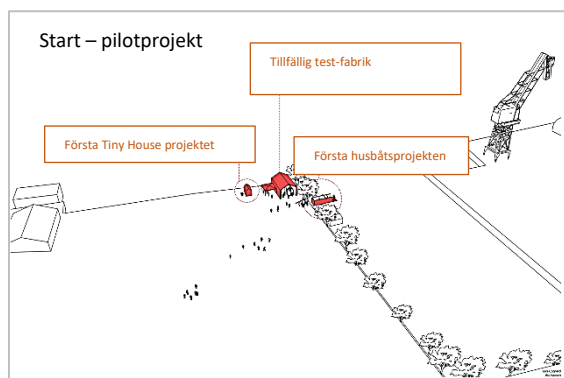
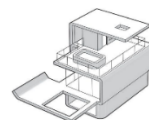
Internationella kontakter / partners: Roboat (Amsterdam), Zeabuz (Trondheim) Quatorze (Paris).

Initiativtagare / arbetsgrupp: Beine Johnhilder – entreprenör och husbåtskonstruktör, Björn Södahl – maritim innovation och utveckling, Hans Grönvall – industridesign konsult marina näringar, Michaela Holmdahl – näringslivsrådgivare cirkulär ekonomi, Jenny Linn Almén – Konsult Hållbar turism, Dan Melander – hållbarhetsstrateg.

FLOATING LAB GOTHENBURG (FLG)

A. Living lab -Husbåtsområden - Flytande byggnader

B. Lab för urban marin mobilitet och logistik



A) LIVING LAB -HUSBÅTSOMRÅDEN - FLYTANDE BYGGNADER

Övergripande mål föreslås vara att en Floating (Living) Lab marina för utveckling av cirkulära och socialt hållbara innovationer i marint byggande, boende och verksamheter för hamnar och älvar.

Bakgrunden är behov av en test och utvecklingsplats för nya klimatsmarta lösningar för husbåtar och flytande byggnader med marina lösningar / infrastruktur för gamla hamnbassänger, kanaler, älv och andra möjliga urbana vattenytor. Detta så väl för boende, verksamheter som företag.

Inriktning i offentligt och privat partnerskap

I test och utveckling för:

Husbåtar o byggnation för boende	Restaurang / kaféer/ hotell	Energi
Nya material o design	Öppen tillgänglighet i staden	Vatten och Avlopp
Nya konstruktionslösningar	Kvalitetssäkring	Avtal och tillstånd
Försäkringar	Brandsäkerhet	Återbruksstationer
Nya kaj och bygglösningar	Övrig infrastruktur	Finansieringslösningar
Modell för utv. av husbåtsmarinor	Affärsmodeller / näringslivsutv.	Ökad tillgänglighet
Hållbarhetsdriven turism	Flytande verksamheter	Social hållbarhet
Klimat för vattenhöjning	Integrerat i stadsplanering	Hållbarhetsdriven turism

Öppen och publik test och demonstrationsmiljö för både entreprenörer, företag / medfinansiärer, stadens förvaltningar och forskning men också för göteborgare och turister liksom svenska och internationella studiegrupper. En möjlig viktig destination i staden och inom Green Gothenburg.

Kärnverksamhet och finansiering föreslås utvecklas utifrån ett klustersamarbete i offentligt och privat partnerskap från mindre skala med uthyrning av husbåtsplatser. Floating Lab Gothenburg föreslås utvecklas organiskt där respektive husbåtsägare är en del av Labbet.

Utveckling och finansiering av Floating LabGothenburg som en Open lab verksamhet föreslås ske i olika typer av partnerskap genom sökande av projekt-, forsknings- och utvecklingsbidrag genom EU, nationellt och regionalt liksom genom direkta företagsinvesteringar m.m.

Första steget föreslås tas i bildandet av en kluster- och samlingsorganisation som i en förstudie tar fram en plan en plan för genomförande var efter ett initialt genomförande sätts

Redan nu tas initiativ till bildandet av ett husbåtsvarv på Ringön med samlingsparter i FLGbg tillsammans med Quatorze arkitekt nätverk för socialt hållbart boende i Paris.

B) LAB FÖR URBAN MARIN MOBILITET OCH LOGISTIK

Ett Floating Lab Gothenburg för husbåtar och flytande byggnation rekommenderas integreras som en samarbetsplattform som en naturlig del även för utveckling av ny klimatsmart vattenburen urban logistik och mobilitet. Fokus är då nya transportlösningar som bidrar till förbättrad stadsmiljö och minskad trängsel bl a med hjälp av fordonsindustrins hållbara tekniklösningar inom elektrifiering, digitalisering och autonomi.

Internationell samverkan i partnerskap utvecklas nu med flera internationellt ledande utvecklingsprojekt:

- **Roboat** (Amsterdam) - Autonoma tekniklösningar för att frigöra vattenvägarnas potential

Länk: www.roboat.org

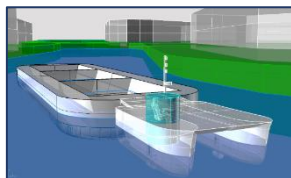


- **Zeabuz** (Trondheim) - Teknikplattform för autonom navigering och simulering, bl a inom vattenburen kollektivtrafik. Länk: www.zeabuz.com



- **Urban WaterTruck** (Göteborg-Stockholm) - framtidens hållbara logistikkoncept för klimatsmart och energieffektivt nyttjande av städernas vattenvägar för att kunna avlasta vägnätet från bygg- och avfallstransporter, varudistribution, m.m. UWT video - Koopiera länk nedan:

www.dropbox.com/s/7lkd4uc3gm7e9hw/Urban%20Water%20Truck%20-%20Video%20-%20FINAL.mp4?dl=0



← Eldriven Urban WaterTruck

Kretslop o. Vattens Återvinningspråm i dag →



Utveckling och finansiering föreslås ske i detta Europeiska partnerskap genom projektutveckling och ansökningar i olika forsknings och utvecklingsprogram nationellt och genom EU.

Målet är att kunna starta trafik på Göteborgs vattenvägar med kostnadseffektiva och klimatsmarta transportkoncept som testar och utvecklar framtidens lösningar för framdriving, navigering, lasthantering, mm. Ett antal konkreta projektidéer undersöks, t ex:

- **Cirkulär pråmtrafik** med bygg- och avfallslogistik som förser Älvstadsprojektets delområden med byggmaterial och hämtar byggavfall till återvinningsanläggningar längs Älven.
- **Pendeltrafik** över älven med lätta autonoma färjor som kopplar ihop Älvstadens olika stadsdelar.
- **Distributionstrafik** med varor för sista-milen-leveranser med eldrivna småfordon till älvnära stadsdelar.
- **Småskalig persontrafik och leveranser** längs stadens kanaler

Avsevärd potential

Preliminära beräkningar visar att det finns avsevärd potential att minska såväl kostnader som miljö/klimatpåverkan inom dessa områden. Kopplingar finns till bl a Chalmers och fordonsklustret på Lindholmen, och plattformen FLG möjliggör den samverkan mellan olika samhällsaktörer från näringsliv, stad/offentlig sektor och akademi som är nödvändig för att projekten skall lyckas.

TINY HOUSE LIVING LAB (THLL)



www.matinyhouse.com Frankrike

Visualisering av förslaget på Tiny House Lab på Ringön

Intresset för och efter frågan av utveckling av byggande för boende och verksamheter i Tiny Houses och Tiny House områden utvecklas starkt i hela Europa liksom i Sverige. Intresset handlar om utveckling av kostnadseffektiva småhus i olika design och lösningar i smarta mobila och flexibla lösningar i god standard och design. Här finns stora likheter med Husbåtsutvecklingen i annan form.

Initiativ och projektgrupp

I projektet Tiny House VGR finansierat av Västra Götalandsregionen bildades bl.a. en arbetsgrupp som utrett förslaget för ett THLL på Ringön. Gruppen har bl.a. bestått av följande organisationer:

Coompanion i Göteborg (projektägare), Egnahemsfabriken på Tjörn, Byar & Kvarter (EF), Bygga & Bo i Natur – Innovationsverkstad m.fl. Samarbete och utredning har också genomförts i samarbete med First to Know och The Space (www.firsttoknow.se) liksom en studentgrupp på Handelshögskolan.

Dialog har tidigare också förts med Fastighetskontoret i Göteborg utifrån deras intresse för att söka vägar för utveckling av Tiny House områden i Göteborg bl.a. kopplat till grönt entreprenörskap på sidoarrenden.

Dialog och sonderande utredning av intresse och efterfrågan

I samarbete med studentgruppen genomförande sonderande utredningen där ca 100 personer om sitt intresse att leva mindre men smart i god standard i ett flexibelt / mobilt Tiny House.

Flertalet av de tillfrågade var studenter. 62,5 % var intresserade av att bo i Tiny Houses. Av dessa var 58,2 procent intresserade av hyresalternativet med en hyra på mellan 3 – 5000 kr / månad. 41,8 procent skulle kunna tänka sig att bygga sitt eget hus med maxkostnad om 200 000 kr – 300 000 kr.

Viktiga motivationer till intresset var: 1. Prisvärdhet. 2. Hållbarhet. 3. Minimalism. 4. Frihet. 5. Entreprenörskap och innovationsmiljö. 6. Ägande. 7. Gemenskapens värderingar

Följande segment av intressenter har identifierats i så väl erfarenheter i staden som i denna rapport: Studenter, unga vuxna, singlar (olika åldrar och samhällsgrupper), unga par och entreprenörer.

Rekommendation för utveckling av ett Tiny House Living Lab i Göteborg.

I dialoger och utredning föreslås utvecklingen av ett permanent eller temporärt Tiny House Living Lab som ett offentligt och privat partnerskap på markområdet intill västra hamnbassängen på Ringön.

Målet är att här testa utveckla och originella lösningar, teknisk utveckling, cirkulär strategikutveckling av prototyper i byggande och boende av Tiny House / småhusområden. Detta för att främja innovation, entreprenörskap och hållbarhetsdriven samhällsutveckling.

Utveckling och samfinansiering föreslås ske primärt genom privatpersoner, organisationer och företag som hyr in sig i området för plats för Tiny Houses i Living Lab området. Att organisation och Lab projekt utvecklas i klustersamverkan mellan entreprenörer, civilsamhälle, företag och akademi och Göteborgs stad (ex Fastighetskontoret, Stadsbyggnadskontoret och AB Framtiden).

Tjänsteskrivelse

Till Stadsledningskontoret

Datum: 2022-12-02

SLK Dnr: 1595/20

Etablering- och Investeringsavdelningen

Namn: Pär Abrahamsson

Telefon: 031-367 62 17

E-post: par.abrahamsson@businessregion.se

Yttrande från Business Region Göteborg AB (BRG) angående – Utredning av möjligheten till permanenta husbåtsplatser i Göteborg

Ärendet

Business Region Göteborg (BRG) har fått möjlighet att inkomma med yttrande för utredning av möjligheten till permanenta husbåtsplatser i Göteborg. Business Region Göteborg är ett kommunalt bolag som ansvarar för näringslivsfrågorna i Göteborg och svarar därmed utifrån vilka konsekvenser de föreslagna alternativen kan ha för näringslivet.

Syftet med ärendet är att översiktligt utreda möjligheterna till permanenta husbåtsplatser på några utpekade platser varav Lindholmshamnens västra sida och Sannegårdshamnens östra sida föreslås som lämpliga platser för husbåtar samt Ringön vid Västra hamnen där ett Living lab för Tiny Houses kan etableras.

Business Region Göteborgs synpunkter

BRG arbetar för att utveckla näringslivet i regionen och våra huvudsakliga mål är att bidra till en stark och hållbar ekonomisk tillväxt, en hög sysselsättning och ett differentierat näringsliv. Ingen annan plats i regionen har lika goda förutsättningar för den kunskapsintensiva tjänstesektorn som Göteborgs innerstad. Här finns bäst regional tillgänglighet och goda förutsättningar för interaktion och möten. Därför är det viktigt för Göteborg och regionen att utvecklas i takt med samhällets behov.

BRG är positiva till en etablering av ett Living Lab vid Ringön där innovation, experiment och nytänkande kan samspela för att skapa nya lösningar på framtidens boendeformer. På Ringön finns det redan idag ett antal husbåtar och Tiny Houses men även flera kreativa näringar som skulle kunna samarbeta. Därför anser BRG att det är en lämplig plats för att utveckla området med ett Living Lab för att lyfta samarbetet mellan akademi och näringsliv.

BRG är också positiva till husbåtsplatserna vid Sannegårdshamnen och Lindholmshamnen. Däremot är det viktigt att uppmärksamma tryggheten och attraktiviteten bland kajområdena samtidigt som man gynnar näringslivet. Därför hade det varit intressant att exempelvis reservera ett antal husbåtsplatser för verksamhetslokaler och service, för både befintliga och nyetablerade verksamheter. Detta framförallt för att bidra med ett flöde av människor, vilket i sin tur kräver en del vidare analyser över tillgängligheten såsom transportmedel (mikromobilitet, kollektivtrafik i form av elfärjor) men även service (ex. lunchrestauranger) i området.

Ekonomiskt perspektiv

Utifrån det ekonomiska perspektivet är det först och främst intressant att reflektera över att det krävs större kostnader inom drifts och underhåll av pir och kaj vid husbåtarna och även av husbåtarna, oavsett nyttjarnas bidragande. Detta kan bidra till fler jobbtillfällen, vilket BRG är positiva till. Likaså gällande Tiny Houses som anses som ett billigare alternativ av boende som är riktat till studenter där ett Living Lab kan medföra en möjlighet till att nya företag kan skapas samtidigt som innovativa lösningar och kunskap sprids.

I Johanneberg finns det ett Living Lab som drivs av HSB sedan 2015. Genom att ha haft dialog med studenter som har bott en period i Living Lab:et har det generellt sett gett ett positivt intryck. Living Lab HSB har främst haft forskare som har genomfört studier angående bland annat matsvinn, vatten- och energiförbrukning men ett flertal företag har också varit på plats för att utveckla mer kunskap där försök på att förvalta teori till praktik. Det har också varit positivt i den formen att det skapade en social boendeform där gemenskap och medvetenhet av klimatet uppmärksammades. Detta går hand i hand med BRG:s klustermodell där företag, samhälls-, forsknings-, utbildningsaktörer och aktörer inom finans och kapital samverkar för att skapa förutsättningar för att utvecklas, stärka sin innovationskraft och nå framgång. Däremot har ett flertal studenter yttrat om att det inte skedde så mycket uppföljning av resultaten, vilket inte uppfyllde vissa av studenternas förväntningar när de väl ansökte en bostad. Det är även viktigt och poängtera att många studenter vill idag ha ett boende snabbt på grund av den rådande bostadsbristen, och framförallt när det ligger centralt som Living Lab HSB gör i Johanneberg.

Genom att studera närmre på de samhällsgrupper som husbåtarna och Tiny Houses riktar sig till, är det viktigt och tänka på att det idag finns en trend av att leva klimatsmart samtidigt som många vill bo centralt. Detta går indirekt hand i hand med att bostäder med mindre fotavtryck behövs samtidigt som det är mindre press på jordens resurser. Unga vuxna och studenter är en stor del av den målgruppen som i första hand skulle kunna bo i ett mindre boende med mindre kostnader som i sin tur kan bidra till ett liv med mindre stress och ekonomisk oro. Därför anser BRG att inte enbart studenter behöver ligga i fokus utan även också unga vuxna generellt (mellan 16 och 30 år). Unga vuxna täcker idag en stor del av arbetstillfällena i Göteborgs innerstad. Det innebär att genom enbart fokusera på studenter bortprioriteras en stor del av samhällets befolkning som är en bidragande faktor till framförallt innerstadens näringsliv. Med det sagt är både studenter och unga vuxna lockande samhällsgrupper för både husbåtar och Tiny Houses, oavsett dess placering. Lindholmshamnen, Sannegårdshamnen och Ringön är platser som är nära till både utbildning (ex. universitet vid Lindholmen) och arbetstillfällen (ex. Göteborgs innerstad) som kan nås genom antingen mikromobilitet eller kollektivtrafik. Det är även viktigt att poängtera att fler bostäder vid framförallt Ringön kan bidra till ett mer levande område dygnets alla timmar, vilket i sin tur bidrar till ett större kundunderlag till verksamheter på Ringön.

Det är även beskrivet att husbåtar troligen inte kommer att vara attraktivt för småbarnsfamiljer. Det är intressant att reflektera vidare över då i andra länder finns det flertal exempel där husbåtar lockar andra samhällsgrupper än studenter. Som nämnt finns det idag en trend av att leva klimatsmart och centralt, detta gäller oavsett samhällsgrupp.

Ekologiskt perspektiv

Vidare studier och forskning på området behövs göras, framförallt i relation till klimatet med hundraårsregn och stigande vattennivå. Vegetation behöver även ses igenom för att skapa ett trivsamt och hållbart samhällsklimat. I följd kommer kombinationen av staden, vatten och naturen bidra till ett hållbart samhälle.

Gällande husbåtar ställs det samma krav på exempelvis miljömässiga uppvärmningssystem som för bostäder på land. Därför kan det vara intressant att kolla närmre på företaget Ecobarge, etablerade i Göteborg, som arbetar inom hållbart flytande infrastruktur som tillhandahåller energi, rent vatten och skapar möjligheter som möter de behov som identifierats av lokala samhällen.

För att fortsätta utvecklingen av ett hållbart samhälle är det även viktigt att upplysa byggnationen av husbåtar och Tiny Houses, speciellt i förhållande till användningen av byggnadsmaterial. Vid Ringön finns företaget Blue Marine som arbetar med ett brett sortiment av tjänster inom bland annat reparation, ombyggnad, uppgradering och service av båtar.

Utifrån ett ekologiskt perspektiv på Living lab är det intressant att utföra forskning i relation till vattnet, exempelvis som Marina kolonilotter på Tärnö som Göteborgs universitet genomförde för att studera en odlingsplattform i havet för odling och förvaring av råvaror.

Socialt perspektiv

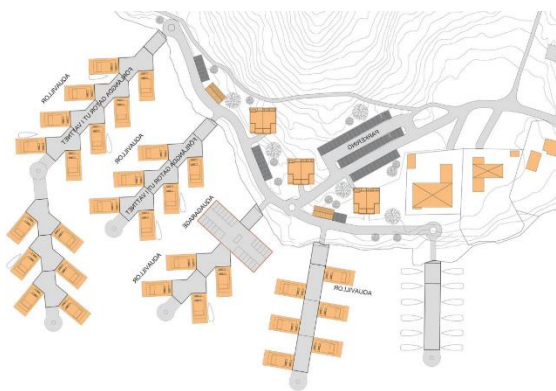
Det är beskrivet att husbåtboende troligen kommer att locka till sig småhushåll utan mindre barn, studerande (om upplåtelse kan ske med hyresrätt) men framförallt en mer köpstark kategori. Utifrån de befintliga husbåtarna i Göteborg har det visats intressen i att köpa men även i att hyra. Företaget Yachtcharter Göteborg AB har utvecklats flera år och har framför allt inspirerats från Tyskland med också Norge och har i Göteborg husbåtar för uthyrning vid Ringön likt ett hotell (La Mare Resort, placerad på Järnmalmgatan 7, Brygga B, Lundby). En av nyckelfaktorerna som blir framgångsfaktorer till 2030 inom besöksnäringens utveckling (*Göteborgs Stads program för besöksnäringens utveckling fram till 2030*) är att Göteborgs Stad behöver bidra till en betydande ökning av kommersiellt boende som är i lägen med god tillgänglighet till centrum. Med det sagt innebär det att uthyrningen av husbåtar är en attraktiv tanke men även uthyrning av lokaler i husbåtar. Ringön har idag en stor del verksamheter kopplade till det älvnära läget, vilket genom en blandstad kan stöttas och bevaras. Det hade därmed varit intressant att reflektera mer på hur verksamheter kan inkludera i både husbåtar och Tiny houses.

Boende i centralt läge kan bidra till att skapa levande och arkitektoniskt spännande stråk längs med vattnet, vilket först och främst kan locka boende men också besökare såsom turister. Besöksnäringen utgör redan idag en viktig och växande näring för stadens tillväxt och enligt *Göteborgs Stads program för besöksnäringens utveckling fram till 2030* är det bland annat beskrivet att en fördubbling av turismen kommer att ske fram till 2030 och attraktiviteten är en avgörande framgångsfaktor. Det vill säga att antalet gästnätter kommer totalt att öka med ca 4,5% gästnätter per år (från 2015 till 2030) och 12 500 nya jobb på hel- eller deltid kommer att skapas under den perioden. Det innebär att attraktionen till platser är viktiga i relation till både de boende och besökarna. Däremot är det relevant att utföra djupare analyser för de valda platserna, speciellt över påverkan och konsekvenserna av närområdet med den befintliga stadsmiljön.

Övrigt förslag på inspiration

Stockholm

Redan år 2000 placerades företaget AquaVilla deras första husbåtar, Pampas Marina i Solna. Enligt deras hemsida är det beskrivet att de får en förfrågan dagligen om att få bosätta sig i. De bygger inte upp några nya hus i området utan man får köpa ett av de objekt som redan ligger förankrade. Annars har företaget utvecklats och bygger upp bostäder på två områden till i Sverige. Marinstaden som ligger i Nacka, Svinnerviken och AquaVillage i Västervik. Marinstaden består av 14 st Sjövillor i tre olika storlekar, 157, 194 respektive 210 kvm. AquaVillage är det största projektet som företaget arbetar med. Ett helt nytt område utvecklats till skillnad från tidigare projekt där pিরer och bostäder redan har funnits. På AquaVillage planeras det totalt 52 villor spridda på tre pিরer.



Visionsbild och skiss över AquaVillage i området Skeppsbrostaden i Västervik

Köpenhamn

I Köpenhamn finns det idag ett flertal husbåtar. Urban Rigger är ett flyttande gemenskaps som ligger intill Reffen och är designade av arkitekten Bjarke Ingels som inspirerade sig av LEGO där kreativiteten skapade återvunna fraktcontainrar som idag har formats till boenden. Det är totalt 12 lägenheter (23-30 kvm) på varje "riggare" med totalt 100 studenter. Varje riggare består även av en grön innergård för cyklar, kajaker och en grill. I källaren, som är under havsytan, finns även ett stort gemensamt sällskapsrum och högst upp finns en stor takterrass. Urban Rigger arbetar med ett flertal projekt över hela världen, Cork i Irland, Rotterdam i Nederländerna och San Francisco i USA.

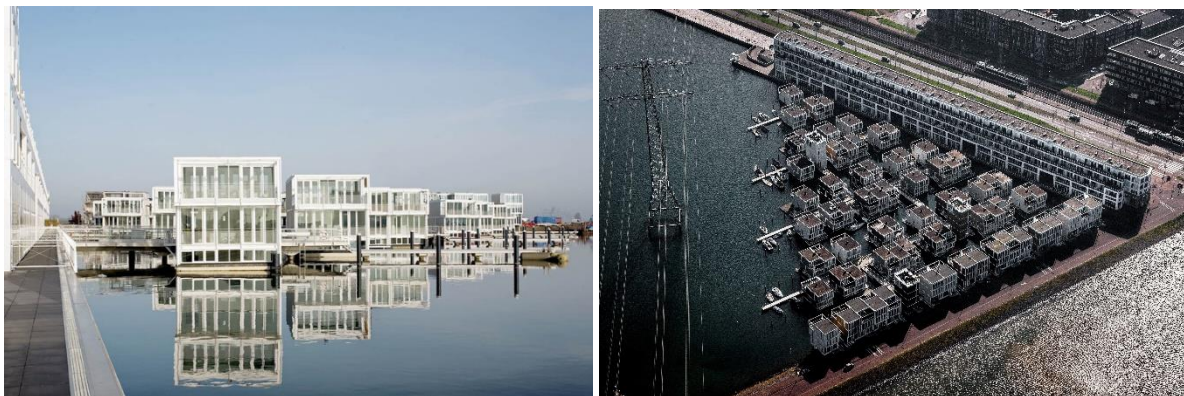


Bilder över Urban Rigger i Köpenhamn, Danmark.

Amsterdam

Längs med Amsterdams kanal finns det ett flertal prämar som husbåtar, varav några av dem även går att hyra som Bed and Breakfast. Det har även utvecklats ett bostadsområde vid IJburg utanför

Amsterdam som består av flytbryggor mellan husen som även är öppna för allmänheten och det planeras att tillkomma en restaurang och flertal företag. Ritat av Marlies Rohmer Architects & Urbanists.



Bilder över flytande bostadsområdet Ijburg utanför Amsterdam

Seattle

I Seattle finns en gammal tradition av boende på båtar, vilket i sin tur har idag blivit populärt att hyra.



Bilder över husbåtar i Lake Union, Seattle.

Detta är ett tjänstemannautlåtande och har inte styrelsebehandlats.

Göteborg 2022-12-02

Madeleine Cleverstam

Business Region Göteborg

Pär Abrahamsson

Business Region Göteborg

Vårt diarienummer: 0390/22
Vår handläggare:
Ulrika Palmblad Gröön, Stadsutvecklingschef ÄUAB
2022-12-02

stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se

Remissvar

Redovisning av uppdrag att utreda möjligheter för fler husbåtsplatser i Göteborg (Dnr 1595/20)

Älvstranden Utveckling har granskat handlingarna utifrån dels rollen som mark- och fastighetsägare, dels utifrån vårt uppdrag att förverkliga Vision Älvstaden.

Sammanfattning

Älvstranden Utveckling instämmer i stora delar med Stadsledningskontorets slutsatser i uppdraget.

Synpunkter

De föreslagna områden som berör Älvstranden Utveckling antingen genom direkt ägande som i Frihamnen eller Lindholmshamnen och Ringön där vi har grannfastigheter, har vi följande synpunkter;

- Frihamnen – permanent vattenbebyggelse har funnits med i tidigare planprogram och planering och då inte bedömts som görligt eller önskvärt. Det har också gjorts ett arbete där det bestämts att gå vidare med Frihamnens inre delar, dvs inte pirarna. Nyligen gjorda undersökningar av kajer, visar tyvärr på ännu sämre status än vad som tidigare varit känt.
- Lindholmshamnen – som beskrivs i handlingen blir den västra sidan av kajen mycket skuggig och verkar vara svår för bostadsändamål. Bolagets erfarenhet är att studentbostäder tyvärr kan bli för dyra med en så liten etablering som 10 husbåtar. Det numera nedlagda projekt som bolaget arrendeanvisade 2016 på vatten i Lundbyhamnen som temporära studentbostäder var en betydligt större etablering, 288 lägenheter. Projektet föll tyvärr på att projektet inte fick tillstånd att lägga betongankare på botten i en vattendom.
- Ringön – sannolikt behöver markförening ar studeras vidare innan beslut tas om den föreslagna etableringen.

Styrelsebehandling

Vår styrelse informeras om remissen, däremot tar vår styrelse inget beslut om yttrandet.

Med vänlig hälsning
Älvstranden Utveckling AB

Lena Andersson, Vd

En del av Göteborgs Stad

Detta dokument är elektroniskt signerat och juridiskt bindande.

Signed by: LENA ANDERSSON

Date: 2022-12-02 16:58:19

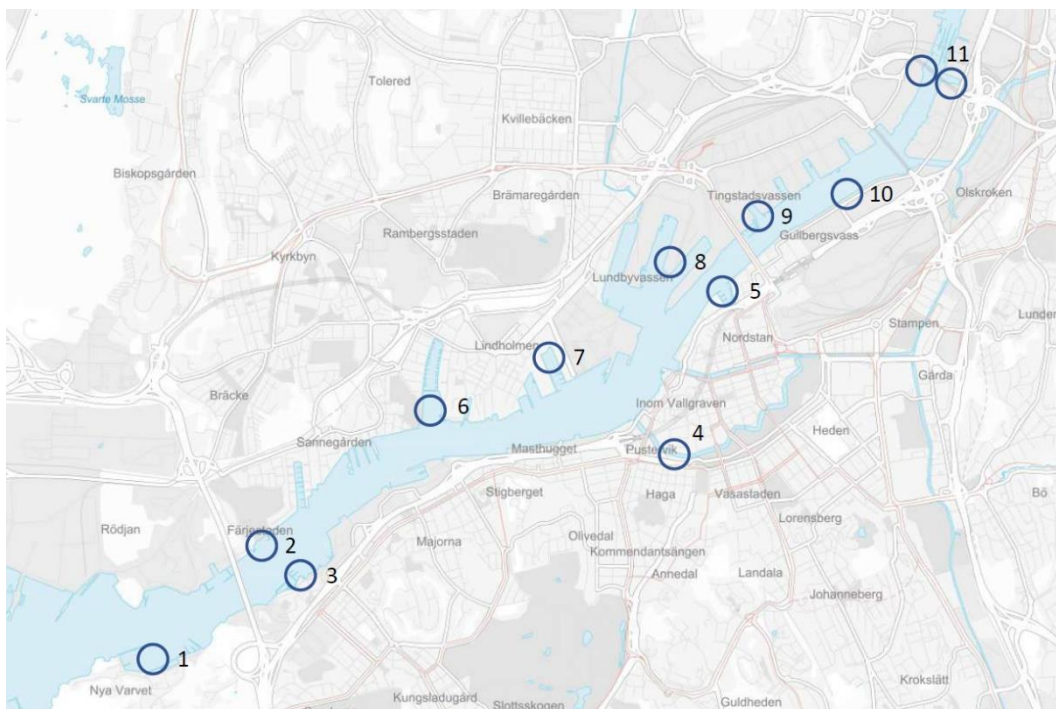
BankID refno: d09be319-9a77-4b48-8c86-780df58ac5a9



Älvstranden Utveckling AB/Vd: Lena Andersson

Bilaga 8 Beskrivning av olika lägen

I samverkan med stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret har stadsledningskontoret kompletterat tidigare analys kring lägen där husbåtar skulle kunna placeras. Även ny kunskap som framkommit i samband med remissen har förts in.



Lägen som beskrivs nedan

Nya Varvet



Förutsättningar

Nya Varvet är en före detta örlogshamn med stort kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är blandad med främst användning för olika verksamheter. De flesta av byggnaderna är också byggnadsminnesförklarade.

Området har en relativt omfattande hamn med flera kajer. Båtplatserna används såväl för lite större fartyg som av mindre eller större småbåtar. Delar av båtplatserna är väl skyddade för vågsvall från båttrafiken i Göta Älvmynningen. Vissa platser används av olika kommersiella fartyg. Delar av hamnområdet kan ligga inom riskområde från olje- och gashantering på andra sidan älven.

Området är i privat ägo.

Ett osäkerhetsmoment kan ligga i att på lång sikt kan hamnen bli påverkad av det översvämningsskydd som diskuteras för att skydda mot höjda havsnivåer.

Ur bostadssynpunkt är det ca 10 minuter till livsmedelsbutik, Beträffande kollektivtrafiken är ett sätt spårvagn på ca 1,5 km avstånd via gångvägen till Majornas spårvagnshall.

Analys

Tekniskt sett intressant för husbåtar med en redan utbyggd hamninfrastruktur. Ett större antal platser kan skapas i skyddade lägen. Däremot krävs naturligtvis servicebyggnad på land. Men området är redan i dag utnyttjat av olika båtar och fungerar väl för dessa.

En upplåtelse för husbåtar kräver en detaljplaneändring. Ur kulturhistorisk synpunkt kan också diskuteras om modernt utformade husbåtar är lämpliga som ett större inslag. Enstaka kan möjligen inordnas i miljön.

Stadsledningskontoret har kontaktat markägaren, som konstaterar att husbåtar i princip kan vara möjliga, men att det kräver en utbyggnad av hamnanläggningen. Den verksamhet som finns där idag kan kanske upplevas som störande då hamnen trafikeras av bogserbåtar, lotsbåtar och färjor (+varv). De två förstnämnda kör under dygnets alla timmar.

Färjenäs



Förutsättningar

Färjenäsparken är ett relativt stort grönområde, som är stadsdelspark för bostadsbebyggelsen i Eriksbergsområdet. Det är vackert beläget med utsikt mot älven. Området utvecklas nu för att skapa fler aktiviteter av park- och naturförvaltningen. Parkområdet har planterats med träd och grönytor skapas. Park- och naturförvaltningen planerar nu för nästa etapp nere vid älvstranden.

Nere vid vattnet finns idag gamla lämningar från då färjan gick över älven. På älven går en del lasttrafik och för närvarande påverkas området en del av Stenas Tysklandsterminals båttrafik.

Längs med Karl IX:s väg finns idag viss äldre bebyggelse. Eriksbergsområdet kring dockan, med en hel del serviceutbud, ligger nära. Här finns också busshållplats.

Husbåtar i strandkanten kräver relativt stora investeringar. En ny kaj behöver byggas och troligen behöver husbåtarna skyddas från svallvågor etc. genom vågbrytare.

Området vid gamla färjeläget är bullerutsatt från trafiken på Älvsborgsbron. Skarvikshamnen med sin oljehantering är en riskfaktor.

I ÖP har man pekat på platsen som en potentiell tilläggsplats för älvfärjor och för skärgårdstrafik. Läget är intressant eftersom det på sikt kan ligga i närhet till en förlängd spårvägslink uppe vid Taubeskolan.

Analys

Fastighetskontoret arbetar för närvarande med en översiktlig analys kring Färjenäs. Området är ett intressant läge för stadsutveckling och där såväl färjetrafik från Älvsnabben som ökade aktivitetsytor för rekreation diskuteras. Bedömningen i översiktsplanen är dock att läget inte är prioriterat för skärgårdstrafik eller färjor.

I samband med ett Göteborgsinitiativ om en badanläggning pekade park- och naturnämnden på att en framtida utveckling av strandzonen vid Färjenäsparken behöver prioritera att på parkens villkor tillvarata de allmänna intressena framför ett enskilt intresse som ett kallbadhus.

Stadsmiljönämnden projekterar för att bygga ut för ett strandnära promenadstråk ända fram till färjeläget. Färjeläget kan behövas för framtida älvtrafik och för båtar mot södra skärgården. Väster om

färjeläget är strandremsan störd av antingen Älvsborgsbron eller Skarvikshamnen. Öster om Färjenäsområdet finns nya kajer med ny bostadsbebyggelse, där detaljplanen visar vattenområde. Bedömningen är att det därmed inte kan skapas någon kajyta för husbåtar.



Klippan



Förutsättningar

Älvsträckan från Majnabbemhamnen till området utanför Älvsborgsbron (Röda Sten) är ett område med flera olika ansikten. Majnabbemhamnen är idag en terminal för Stenas färjetrafik. Lite längre västerut finns Klippans färjeterminal för Älvsnabben. Sedan följer ett område med stort inslag av besöks- och turistnäring med restauranger, kaféer och hotell. Här finns också en anlagd småbåtshamn, där det redan idag finns husbåtsliv. Nedströms Älvsborgsbrons pyloner finns Röda Stens konsthall men i övrigt få aktiviteter.

Hela området är en attraktiv miljö med stort kulturhistoriskt värde. Markägandet är till stor del privat men även staden har vissa delar. Planeringen är också att Tysklandsterminalen ska avvecklas. Vad som ska komma därefter är just nu oklart.

Området har, där det inte redan finns hamnverksamhet, inte anlagd kaj till större delen. Om man ska skapa husbåtsplatser behöver dessa omfattande åtgärder för att skydda mot strömmar och vågor.

Området är på vissa delar inom riskområde för farligt gods. En liten del av älvtrafiken består av fartyg med last av farligt gods. På andra sidan älven ligger Skandiaterminalen med hantering av oljeprodukter. Trafiken på Älvsborgsbron, även om den rör sig högt över kajen, kan betyda inskränkningar, eftersom leden tillåter transport med farligt gods. De stora trafikvolymerna på Älvsborgsbron kan även innebära att buller- och luftsituationen kan begränsa.

Större delen av området har aktuell detaljplan. Detaljplanen visar hotell-, kontors- och näringslivsverksamhet.

Byggnadsnämnden beslutade 2021-06-22 § 290 om ett positivt planbesked inom Klippanområdet. Detaljplanen kommer föreslå en markanvändning för en ny grundskola med tillhörande friyta, bostadsnära park och även yta för bostäder och verksamheter. Bedömningen är att planarbetet kan påbörjas år 2023.

Analys

Området är attraktivt som boendemiljö med såväl kulturinslag som flera intressanta besökspunkter. Området ligger också nära kollektivtrafik och service.

Två delområden har analyserats. Området väster om Konsthallen är idag inte reserverat för något och skulle kunna var intressant för ett område med Tiny houses med tillfälligt bygglov. Däremot är det tveksamt för ett permanent husbåtsområde. Skälen är dels att det är utsatt för vind och våg, dels att det inte är utklarat vilka behov ett framtida högvattensskydd i området kan erfordra.

Ett område öster om Klippan vid Jaegerdorffsmotet intill färjeläget för Älvsnabben kommer att få helt nya förutsättningar då Tysklandsterminalen flyttar. Denna flytt planeras ske om cirka fem år. När planering av området då sker, bör husbåtar prövas som en del av utbyggnaden.

Det planarbete som byggnadsnämnden beslutat om ska starta under 2023 med skola och bostäder skulle kunna utvidgas till att också omfatta möjligheter till husbåtar.

Rosenlundskanalen



Förutsättningar

I Rosenlundskanalen vid Pustervik finns idag ett mindre antal platser för småbåtar. Området är i kommunal ägo och båtplatserna hyrs ut genom Grefab. Attraktiviteten för dessa platser är inte så hög, eftersom det är förhållandevis långt till skärgården.

Området är av högt kulturhistoriskt värde. Detta har medfört att den föreslagna gångbron mellan Haga och Rosenlund inte har kunnat accepteras av Länsstyrelsen. Gällande detaljplan anger allmän plats och vattenområde som inte får överbyggas.

Det är nära till service och kollektivtrafik med bland annat en Västlänksstation alldeles intill.

Kajerna har funnits länge och kan behöva upprustas om husbåtar anläggs. Det finns tillgång till teknisk service i närheten. Husbåtar här kommer att behöva lyftas dit på grund av låga broar.

Ett alternativt läge som nämnts är kanaldelen vid Lagerhuset och Rosenlundsverket.

Analys

Två starka skäl talar mot att etablera husbåtar vid Pusterviksplatsen Dels har Länsstyrelsens ställningstagande visat att en planändring för husbåtar kan komma att ifrågasättas. Dels finns behov av planändring för ny bebyggelse på själva Pusterviksplatsen för att utnyttja områdets potential.

Men förslagsvis bör stadsbyggnadsnämnden pröva idén med att utnyttja vattenområdet i samband med planarbetet. Om det är för boende i husbåtar eller något annat ändamål får planarbete utvisa.

Lilla Bommen



Förutsättningar

Hamnen är idag främst en gästhamn. Kajområdet är i kommunal ägo medan vattenområdet och bryggor är i privat ägo.

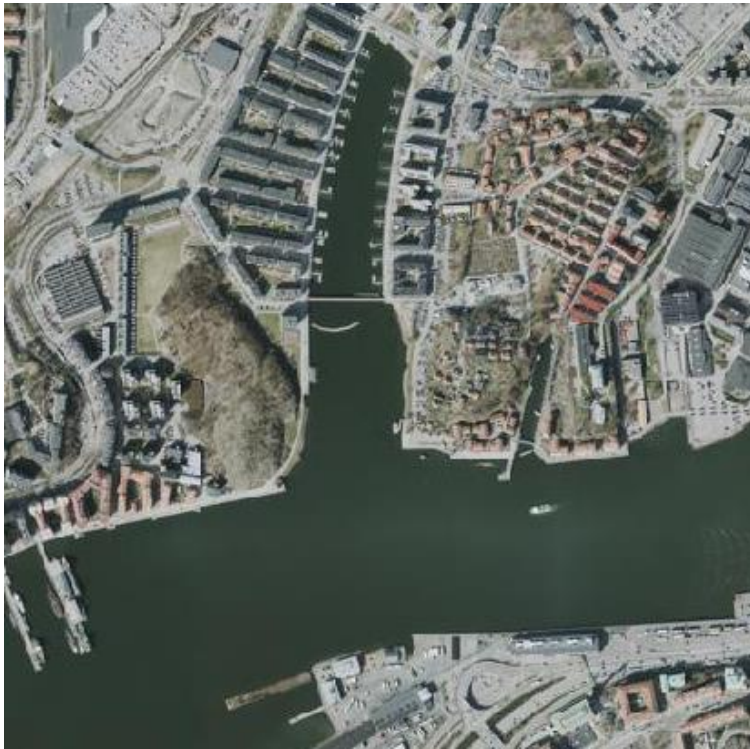
Som service för gästhamnen finns viss service utbyggd. (toalett, dusch, tanktömning). Redan idag finns en husbåt, som bebos även vintersäsongen eller hyrs ut som Airbnb.

Hamnen ligger mycket nära service och kollektivtrafik.

Analys

Att Göteborg har en gästhamn i ett så centralt läge är en tillgång. Övriga gästhamnplatser ligger i mer perifera lägen, som till exempel Långedrag eller Björlanda Kile. Gästhamnen har hög beläggning sommartid. Men är i stort sett tom vinterperioden. En tanke som man kan pröva är om ett antal husbåtar för studenter men upplåtna för hotellgäster sommartid kan vara intressant.

Sannegårdshamnen



Förutsättningar

Byggnadsnämnden gav stadsbyggnadskontoret i uppdrag i maj 2010 att ta fram och samråda kring ett program för Sannegårdshamnens yttre del. Programförslaget innebar ett förslag om placering av husbåtar i Sannegårdshamnen utanför den bro som finns där.

Programförslaget diskuterade, utöver frågan om hur cirka tio husbåtar kan placeras, även behovet av friytor för rekreation, allmänhetens tillträde till kajerna, utsiktsproblematik, störningar från båttrafiken mm. De flesta remissinstanser, sakägare och boende i området invände kraftigt mot att lägga flytande bostäder i Sannegårdshamnen.

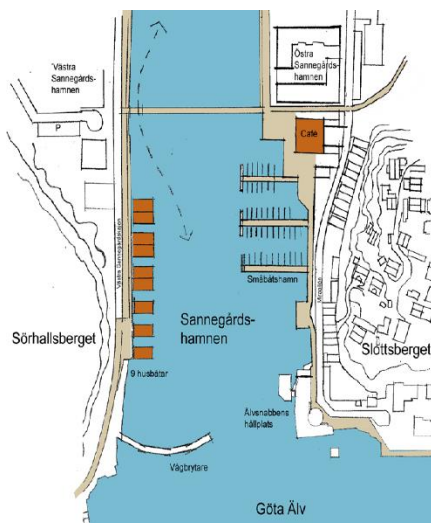


Illustration från stadsbyggnadskontorets planutredning 2010

Stadsbyggnadskontoret bedömde att de aspekter rörande kulturmiljö, farledens funktion, det utsatta läget, risk för privatisering, parkerings- och trafikfrågor, segregation och utsiktsproblematik som tas upp i yttrandena sammantaget vägde tyngre än det ytterst ringa tillskottet av bostäder som föreslogs och ansåg att husbåtar därför inte bör tillåtas i hamnens yttre del. Byggnadsnämnden beslöt därefter att avbryta programarbetet.

I programhandlingen visades också inkomna förslag på husbåtsplaceringar vid en ny kaj på den östra stranden. Stadsbyggnadskontoret valde dock att, som visas ovan, placera husbåtar på den västra sidan och ett antal småbåtsplatser på den östra.

I uppdraget från kommunstyrelsen 2021 ingick att nu se om det i dag görs en annan bedömning. Allmänhetens tillgång till kajstråk och grönområden ska särskilt beaktas. Stadsledningskontoret har vid remissrundan hösten 2022 fått visst stöd för att husbåtar skulle kunna vara möjliga på östra sidan.

Analys

Stadsledningskontoret konstaterar att det tidigare planprogrammet ger en bra bild av förutsättningarna i området kring markförhållanden, möjligheter till lämplig placering och kring de konflikter som finns. Samrådsredogörelsen redogör tydligt för de invändningar som fanns – och som bekräftas genom kontakterna - fortfarande finns.

Några skillnader från situationen för tio år sedan kan konstateras. Sedan dess har ytterligare bostäder och kontor tillkommit på Eriksberg och Lindholmen och kajstråket används ännu mer idag. Staden arbetar på många håll med att främja att göteborgaren kan komma närmre vattnet. Här kan också konstateras att park- och naturnämnden har fått ett uppdrag i kommunens budget att värna stadens närhet till vatten. Anordnande av husbåtar i detta läge kan sägas gå i annan riktning. Frågan om skydd mot högre havsnivå har ytterligare accentuerats. Om man behöver bygga murar eller vallar i så trånga lägen som vid Sannegårdshamnen kan detta påverka tillgänglighet till eventuella husbåtar.

Bedömningen av behovet av parkering har förändrats, varför diskussionen om parkeringsproblematiken möjligen har minskat. Stadsledningskontorets slutsats är att den västra sidan nedanför Sörhallsberget inte är lämplig för en husbåtspark.

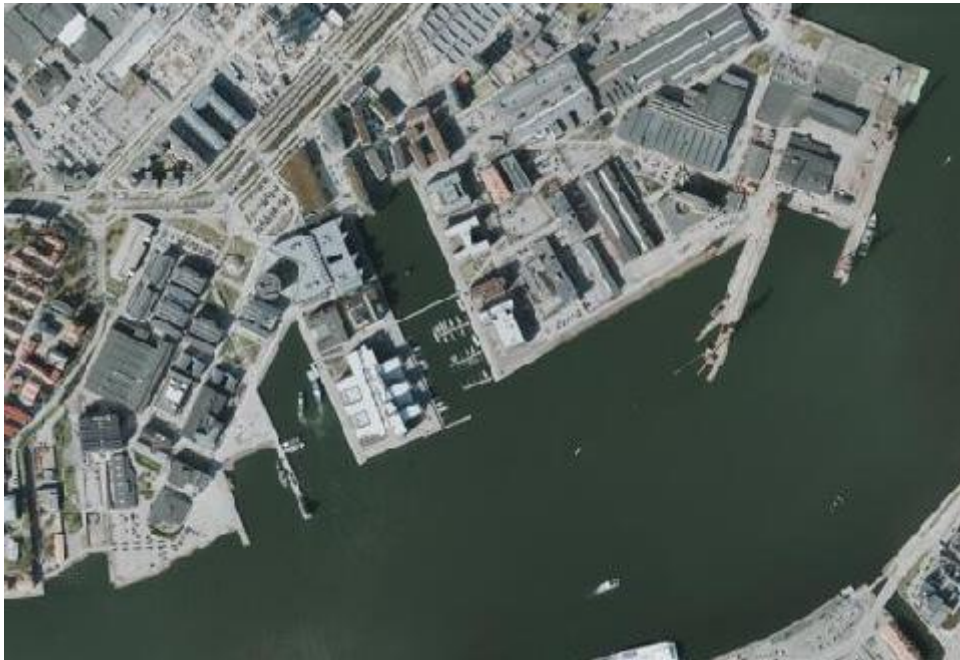
Stadsledningskontoret föreslår däremot efter samtal med ett antal av förvaltningarna och remissen hösten 2022 att frågan på nytt prövas med inriktning om att rusta upp den östra sidan med ny kaj och där skapa möjlighet för husbåtar. Strandremsan är idag underutnyttjad och bör kunna vara möjlig att ge en mer stadsmässig användning genom en detaljplaneändring. En husbåtspark bör också kunna inrymmas inom den gällande detaljplanen som anger WV (vattenområde med småbåtshamn) men eventuellt kan planen behöva justeras om det handlar om husbåtar som ligger permanent där. Rättsläget är oklart om det är att betrakta som bostadsändamål och därmed kräver planändring.

I den programhandling som gjordes 2010 finns denna skiss på en husbåtpark nedanför Slottsberget. Skissen visar möjlighet till cirka 10 husbåtar.



En fråga som väckts nyligen är om den eventuella kajen är intressant som en ny plats för den utökning av elfärjor som diskuteras. Sannegårdshamnen är då ett tänkbart alternativ.

Lindholmshamnen



Förutsättningar

Den yttre delen av Lindholmshamnen, utanför gång- och cykelbron, har ett antal båtplatser, förvaldade av Grefab. Båtplatserna är idag uthyrda.

Den inre delen av Lindholmshamnen, är en öppen hamnbassäng, med ett konstverk placerat centralt. Hamndelen är omgiven av olika kontorsbyggnader och ett hotell som sträcker sig ut över vattnet. Området ligger mycket nära Chalmers Lindholmen campus.

Nu byggs ett större antal bostäder i anslutning till Lindholmshamnen. Bostäderna är utformade och placerade för att skapa så mycket utblickar mot vattnet som möjligt. Längs den östra kajen har anlagts ett trädäck med möjlighet till sittplatser i eftermiddagssol. Anslutande kajer är i gott skick men saknar naturligtvis installationer för eventuella husbåtar.

Detaljplanen för vattenytan anger inte rätt till bryggor.

Analys

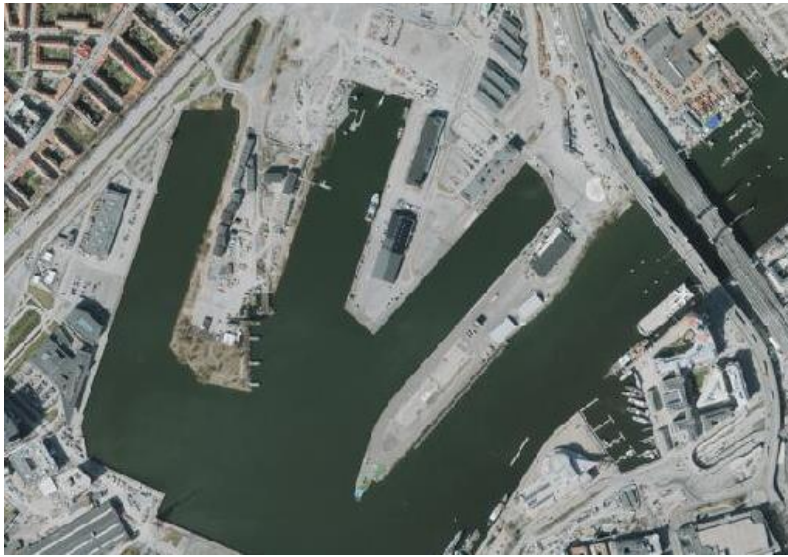
Den inre delen är avgränsad med en bro som inte är öppningsbar. Husbåtar måste alltså lyftas i vattnet, vilket dock bör kunna vara möjligt. Ur skötselsynpunkt är det dock en nackdel, om en bottenbesiktning med åtgärder behövs till exempel vart tionde år. Alternativt byggs bron om till att kunna öppnas.

Stadsledningskontorets bedömning är att kajen på östra sidan med trädäck inte bör utnyttjas för husbåtar. Däremot är den västra kajen intressant för att placera husbåtar. Läget är emellertid relativt skuggigt, varför det är tveksamt med husbåtar för boende. För studentboende är dock kraven mindre. Kanske det också finns intresse för att ha kontor i husbåtar? Eftersom pirar inte är i enlighet med detaljplanen får eventuella husbåtar läggas längs kaj. Husbåtar i detta läge begränsar inte heller utsikten för de nybyggda boendena. Cirka fem husbåtsplatser för lite större husbåtar längs med kajen kan då skapas.



Vid diskussionen med studentbostadsstiftelserna betonades att det behöver vara en viss omfattning av antalet husbåtar för att vara intressant. En fördel är närheten till ett befintligt studentboende som SGS har. Om det ska bli en mer omfattande volym, vilket framförts som nödvändigt även från Älvstranden Utveckling AB, kan detta skapas genom att anlägga några pirar. Detta kräver i så fall planändring.

Frihamnen



Förutsättningar

I Frihamnen finns många meter kaj och stora vattenytor, som naturligt inbjuder till en tanke om att husbåtar kan lokaliseras hit. Frågan har prövats i planarbetet tidigare. Bedömningen, som till att börja med var positiv, förändrades dock och husbåtar bedömdes som dyra, ha tekniska svårigheter och medföra en privatisering av kajmiljöerna.

Markägande kommunen genom Göteborgs Frihamns AB.

Delar av hamnbassängerna och omgivande kajområden har nu avsatts för Jubileumsparken. På Kvillepiren har uppförts bostadsbebyggelse med tillfälligt bygglov.

Idag är det relativt långt till service men på sikt när byggandet av Frihamnen kommit i gång, kommer service att ligga nära. Kollektivtrafiken är redan idag relativt god och kommer att bli allt bättre.

Analys

Frihamnen är i ett planeringsläge där det finns flera oklarheter. Här finns idag förhållandevis många meter kaj. Kajernas kondition har dock bedömts som problematisk. En utredning om erforderliga åtgärder pågår. Diskussion pågår om att lägga igen vissa vattenytor, vilket minska möjligheter till husbåtsplatser.

Husbåtar har i tidigare utredningar utretts översiktligt men bedömts som dyrt, ha tekniska svårigheter samt medföra privatisering av kajmiljöer. Om husbåtar ska aktualiseras måste dessa läggas in i den planering som kommer att ske. Möjligheter för husbåtar blir bland annat beroende på kajernas kondition och om nya kajer i nya lägen kommer att anläggas. Eventuella husbåtar antal, typ och placering behöver samspeja med de hus som byggs på pirarna. Här kan tänkas husbåtar som är för studentboende men även exklusiva större husbåtar kan vara tänkbara. Husbåtar för boende eller husbåtar med verksamheter är också möjligt att välja mellan.

Stadsledningskontoret vill aktualisera tanken på husbåtar igen och bedömer att detta i så fall behöver tydliggöras i uppdrag till stadsbyggnadsnämnden och Älvstranden Utveckling AB.

Ringön



Förutsättningar

Ringön är ett större område med ett antal olika hamnbassänger. Merparten är redan idag väl utnyttjad och upplåten till olika intressenter. Kommunen äger stor del av marken och har upplåtit marken med tomträtt. En förändring av en del till ett Living lab och med husbåtar medför att nuvarande tomträttsinnehavare blir påverkad, något som i sig kan innebära kostnader för projektet.

I de olika hamnbassängerna finns verksamheter som är kopplade till det älvnära läget. Här finns ett reparationsvarv för större fartyg och flera företag med vattenknuten verksamhet. Många småbåtar har platser i de olika hamnbassängerna. Det finns en hel del boende i olika typer av husbåtar. Det finns även en utställning och försäljning av husbåtar.

Ringön har alltså en brokig skara företag, något som kommunen sett som positivt och stöttat. Avsikten på kort och medellång sikt är alltså att bevara karaktären av en rik flora av olika verksamheter med möjlighet till att hyra lokaler med rimlig hyra. På den längre sikten är inriktningen en blandstadskaraktär med inslag av boende. En fråga som aktualiseras när boende planeras är miljöfrågan. Utöver luft och buller kommer eventuella markföroreningar behöva utredas.

Strax uppströms den nya Hisingsbron ligger en hamnbassäng (Västra hamnen), som kan vara intressant för det aktuella uppdraget. På ena sidan finns ett område som idag används för upplag av park- och naturförvaltningen. På andra sidan finns en anlagd kaj, där en del är iordningsställd av trafiknämnden som tillfällig angöring för mindre båtar i väntan på passage av Hisingsbron.

Stadsledningskontoret har ställt frågan till park- och naturförvaltningen om hur de ser på att lämna sitt område inom närtid med några olika alternativ på omfattning. Ett tjänstemannasvar har inkommit:

Park- och naturförvaltningen använder idag befintliga ytor vid Stenkolsgatan på Ringön för olika verksamheter som är nödvändiga för att kunna ta hand om stadens allmänna ytor. Förvaltningens planering syftar till att under de närmaste åren lokalisera fler av stadens skötselfunktioner till denna plats genom att hyra in ytterligare lokaler vid Tackjärnsgatan. Under de kommande 10-20 åren kommer dessa ytor på Ringön vara en strategisk resurs för staden för all form av renhållning,

parkskötsel, vinterväghållning och anläggningsarbeten och det finns i dagsläget ingen alternativ lokalisering för denna, för staden viktiga, verksamhet.

Förvaltningen gör därför bedömningen att samtliga ytor vid Stenkolsgatan kommer att behövas framöver för att utveckla och upprätthålla stadens skötselverksamhet. Förvaltningen gör även bedömningen att den verksamhet som behöver bedrivas på vår anläggning (transporter, anläggningsmaskiner, buller, arbete under många av dygnets timmar etc) kan medföra en omfattande ytmässig och miljömässig målkonflikt med att ha en storskalig husbåtsverksamhet i närområdet.

Utifrån ovanstående gör vi bedömningen att inget av stadsledningskontorets tre förslag är möjligt att tillgodose under de kommande tio åren. Längre fram på 10-20 års sikt, när staden i detalj har bestämt hur Ringön ska stadsutvecklas och det finns en ny beslutad lokalisering för stadens skötselverksamhet, kan det bli möjligt att göra ett annat ställningstagande.

Analys

Västra hamnen har en potential för att bli en plats för såväl ett Living lab, ett antal Tiny houses och en vattenyta med ett antal husbåtar. För detta krävs dock ett antal förutsättningar, där den avgörande frågan berör park- och naturförvaltningens arrenderade område.

Att anlägga en mindre hamnuta för husbåtar verkar fysiskt möjligt. Eftersom det inte finns anlagd kaj utan en stenuppfyllnad, kan husbåtarnas i stället för fasta kajer förankras mot betongponton. Pontonerna följer då de variationer i vattenstånd som finns. För tillgänglighet till pontonbryggorna behöver viss del av park- och naturförvaltningens område användas.



På landdelen behöver vidare diskussion ske med park- och naturförvaltningen om deras möjligheter till omlokalisering av upplag.

Området ligger nära Frihamnen och har betraktats som ett framtida utvecklingsområde inom etapp 4. Idag är det svårt att säga inom vilken tidsperiod som menas, men troligt är att det rör sig om mer än tio-femton år. Tillfälliga bygglov med upplåtelseid femton år kan alltså vara möjliga-

En fråga som behöver studeras vidare är om det finns markföroreningar i botten på hamnbassängen.

Ett Living lab med inriktning att utveckla olika verksamheter, där vatten är en viktig faktor, kan vara intressant för Göteborg. Det finns redan en intressentgrupp som skapat ett nätverk för detta. I nätverket ingår såväl kommunala verksamheter som privata företag. Utvecklingsidéer som nämnts är transport

på vattnet inom tätort med nya typer av mindre farkoster och material som är anpassat till vatten och fuktiga miljöer. I bilaga 9 presenteras de utvecklingsidéer och samarbetsformer som tagits fram.

Gruppen planerar nu att i anslutning till andra hamnbassängen på Ringön tillsammans med organisationen Quatorze, Egnahemsfabriken på Tjörn och Bygga & Bo i Natur - Innovationsverkstad, Utbildningsmarinan och First to Know att få i gång ett bygge av en kombinerad husbåt och Tiny house med start i september. Finansieringen är klar från ett EU-projekt som Quatorze driver. Tre husbåtar / Tiny houses planeras att bygga närmaste 12 månaderna. Målet är att med proffsbyggare på Ringön nu få i gång detta i kommersiell utvecklingsverksamhet.

Ett Living lab behöver ett hus som kan vara en kärna för idéutbyten, kontor i samverkan, praktisk service med mera. Någon behöver då investera i att bygga och förvalta detta.

Om man ska studera idéer kring Tiny house behövs dels en forskningssida (Chalmers, Göteborgs Universitet), dels en / flera fysiska byggnader med olika lösningar. Ett upplägg på Ringön kan tänkas ha inriktning till just hur mindre ytor kan påverka boendeförhållanden. Och Tiny house kan ligga antingen på land eller på vatten, det vill säga som husbåt.

Ovanför Marieholmstunneln vid Salsmästaregatan har anlagts en kaj. Detta område är bullerstört och påverkas av risk från farligt gods på Hamnbanan. Bostadsändamål är därför inte lämpligt, medan ett Living lab här kan möjligen vara intressant.

Gullbergsvass



Förutsättningar

Utefter kajen längs Gullbergsvass och vid Gasverkskajen ligger en rad av båtar av olika slag. Då hamnverksamheten upphörde på 1960-talet blev kajen successivt uthyrt som en plats där båtar skulle rustas upp. Och på så sätt uppfylla en dröm om att skapa nytt liv i gamla båtskrov. Så kom området att kallas "Drömmarnas kaj".

1970 överlät Göteborgs Hamn en del av sina kajplatser till Fartygsföreningen Gullbergskajen, som också fick arrenderätt. Stadsmiljöförvaltningen, som idag förvaltar området, har erbjudit föreningen att ta över arrendet även på den längst bort belägna Gasverkskajen.

Marken är gammal industrimark, där delar har varit ett gasverk. Markföroreningar kan därför vara ett problem även för husbåtar. De delar som ligger nära de trafikleder som är öppna och inte i tunnel, kan ha buller- och luftförhållanden som behöver beaktas. Kajernas kondition kan vara ett problem.

Kommunen är markägare.

Analys

Kajen används idag av båtägare, som oftast legat där länge. En del av kajen är en del av Göteborgs konst- och kulturliv.

På längre sikt kan sträckan komma få en annan karaktär. När Gullbergsområdet bebyggs med nya bostäder och kontor kommer trycket på att rusta upp kajområdet att öka. En fråga att då behandla är vart de nuvarande båtarna ska flyttas – om de nu ska göra detta. En annan viktig fråga är om sträckan ska rymma husbåtar på sikt.

Älven är här relativt smal, varför kajerna är utsatta för vågrörelser från passerande fartyg. Eventuella husbåtar kommer att behöva förankras i stabila konstruktioner. Älvens varierande och på sikt höjda vattennivåer behöver hanteras. Längs hela sträckan kommer att skapas ett älvkantskydd, där husbåtar behöver inordnas i så fall.

Marieholm



Förutsättningar

I samband med att Marieholmstunneln byggdes, anlades också en kajkonstruktion ovanpå den. Tanken med kajerna var främst att skapa en möjlighet till stadsutveckling i området. I detaljplanebeskrivningen anges att hamnbassängen med omgivande mark i framtiden kan tillåtas för hamnverksamhet med tillhörande enkla byggnader. Detta med syfte att skapa en levande maritim miljö vid vattnet. Byggnader för service som kafé eller restaurang får uppföras för områdets behov. Vid hamnbassängerna kan även publika byggnader uppföras för besökande.

Kommunen har en långsiktig ambition att göra älvstränderna mer tillgänglig för allmänheten, något som till exempel framgår av Älvstadsvisionen. I Marieholmsområdet är denna möjlighet begränsad. På Marieholmssidan avsattes därför i detaljplanen del av kajerna för allmän plats. Långsiktigt planeras för en omvandling av Marieholm till en blandad stadsbebyggelse. Exploateringsförvaltningen har därför påbörjat en förberedande planering för att finna lämpligt markutnyttjande.

I detaljplanens planbeskrivning illustreras tankarna med en idéskiss.



Visionsbild från planbeskrivningen Marieholmstunneln (Östra Marieholm)

I dagsläget finns inte dessa byggnader, som kan utgöra skydd mot omgivande buller- och säkerhetsproblem. Hamnytorna är i dagsläget exponerade för såväl buller som risk från omgivande väg- och järnvägsnät. I närheten finns både E 45 och Bohusbanan där det sker transport av farligt gods. Även på älven går båtar med farligt gods. Intill hamnbassängen ligger Stena Metall med hantering av visst farligt gods. Bullernivåerna i dagsläget är höga, då inget begränsande skydd finns mot Marieholmsmotet.

I översiktsplanen har området betraktats som ett verksamhets-/företagsområde. Husbåtar kan vara en begränsning i vad som kan tänkas bli för typ av exploateringar av verksamheter i närområdet.

Marieholmshamnen kan vara en möjlig plats för evakuering av båtar från till exempel Drömmarnas kaj vid Gullbergs Strand eller från Ringökajerna när de behöver renoveras.

Som en ytterligare komplicerande faktor kan också nämnas att den yttre delen av hamnen kan behövas som tillfällig anöringsplats för älvtrafiken om broöppning vid järnvägsbron krånglar.

Analys

Stadsledningskontoret konstaterar att det är tekniskt möjligt, efter ett antal kompletteringar, att placera husbåtar i hamnen. Men frågan är också om det är lämpligt. Idag strider platsen mot vad som staden i övrigt anser vara godtagbar miljö. Både buller och riskaspekter talar mot placeringen. Husbåtar påverkar det möjligheter till en utveckling av Marieholmsområdet i enlighet med översiktsplanens intentioner och detaljplanens syfte att skapa möjlighet för vattennära verksamheter. Slutligen kan hamnen behövas vid evakuering från andra kajområden.

Planering för husbåtar kräver alltså en skyddande omgivande bebyggelse i enlighet med idéskissen ovan.

FÖRSLAG - FLOATING LAB GOTHENBURG PÅ RINGÖN

Ett test och utvecklingsområde i offentligt, idéburet och privat partnerskap.

Göteborg 2023-02-16

INLEDNING – SAMMANFATTNING

1. HUVUDFÖRSLAG

FLOATING LAB GOTHENBURG (FLG) Sid 2-3

- a. Husbåtar 1. klassn. båtar resp 2. Klassn. hus.
- b. Klimatsmart urban marin mobilitet / logistik

2. TILLÄGGSFÖRSLAG

TINY HOUSE LIVING LAB (THLL) Sid 4

- Tiny Houses och småhusområden
- Flexibla byggnader för verksamheter

Ringöns västra hamnbassäng – som test och utvecklingsområde



Förslagen i rapporten är ett komplement till Stadsledningskontorets husbåtsutredning 2022: Att utreda ”.. ett Living Lab på Ringön med inriktning husbåtar och tiny house”.

Två arbetsgrupper med sakkunniga har samarbetat med studentgrupper från Chalmers och GU under två år och på privat initiativ sondera intresset och förutsättningar i olika dialoger, möten och seminarier i dialog med representanter för akademi, förvaltningar civilsamhälle och näringsliv.

Responsen i dialogerna

1. Stort behovet av test och utvecklings Lab för hållbarhetsdriven cirkulär utveckling av:

- a. Marinor för 1. husbåtar klassade som båtar respektive 2. flytande byggnader klassade som hus. Inbegripet social hållbarhet, infrastruktur med koppling till Göteborgs marina kulturarv.
- b. Ny klimatsmart mobilitet och logistik för hamnar, kanaler och älv.
- c. Tiny houses / småhusområden i medskapande livsmiljöer. Ökar starkt Europa och i Sverige.

2. Möjligheten och vikten för Göteborg lyfts genomgående för utveckling av ett ”OPEN LIVING LAB”.

Ett öppet samarbete mellan privatpersoner i boende, civilsamhälle, entreprenörer, företag, offentliga förvaltningar och akademi / forskning. Målet är testa ny hållbarhetsdriven marin stadsutveckling, produktutveckling, och näringslivsutveckling för socialt hållbar och levande medskapande stadsmiljö. Ringön kan här skapa nya hållbara jobb och företag i denna utveckling.

Dialoger och workshops har förts i olika konstellationer med representanter för:

Stadsledningskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Kretslopp & Vatten förvaltningen, Business Region Göteborg Chalmers Industriteknik, Chalmers Innovationskontor, RISE, Light House, Marina klustret i Västsverige, Urban Futures, Utbildningsmarinan (socialt företag), Ecobarge Sweden AB, First to Know, Södahl & Partners AB (marin ingenjör / konstruktör), Hans Grönvall – Industridesign konsult (marina design/konstruktion), Linnkonsult AB (hållbar turism), EU-Projektet Merging (Göteborg, Paris, Lyon o Valenzia), Coompanion, Byar & Kvarter, Egnahemsfabriken AB, Studiefrämjandet, Bygga & Bo i Natur – Innovationsverkstad för Cirkulärt byggande.

Internationella kontakter / partners: Roboat (Amsterdam), Zeabuz (Trondheim) Quatorze (Paris).

Initiativtagare / arbetsgrupp: Beine Johnhilder – entreprenör och husbåtskonstruktör, Björn Södahl – maritim innovation och utveckling, Hans Grönvall – industridesign konsult marina näringar, Michaela Holmdahl – näringslivsrådgivare cirkulär ekonomi, Jenny Linn Almén – Konsult Hållbar turism, Dan Melander – hållbarhetsstrateg.

Kontakt för nätverket och projektet: michaela.holmdahl@gmail.com danmel8@gmail.com

1. HUVUDFÖRSLAG - FLOATING LAB GOTHENBURG (FLG)

A. Floating lab Gothenburg

B. Komplet - Lab för ny urban marin mobilitet och logistik



Platsförslag: I omkring västra hamnbassängen på Ringön



Förslag: Promenadstråk från Hisingsbrons NÖ nedgång
15 min gångväg från centralstationen.

A) FLOATING LAB GOTHENBURG - Open living Lab för klimatsmart husbåtsutveckling

Övergripande mål: Utveckling av en Floating (Living) Lab marina för cirkulära, klimatsmarta och socialt hållbara innovationer för husbåtar (klassn. båtar) o. flytande mindre och större byggnader (klassn. hus). Det rör då utveckling av usbåtar och flytande byggnader så väl för boende som verksamheter som t.ex. kaféer, mini hotell, bastu, växthus återvinningscentraler m.m.

Bakgrunden är behovet i Sverige och Europa av test och utvecklingsplats för nya klimatsmarta lösningar för husbåtarnas två kategorier och marin infrastruktur för dessa. Potentialerna för nya företag och arbetstillfällen inom en ny marin sektor skulle kunna bli mycket intressant för staden.

Inriktning – Hållbarhetsdriven öppen och publik test och demonstrationsmiljö

Den västra hamnbassängen på Ringön och dess yttre kajområde föreslås utvecklas till en öppen och publik test och demonstrationsmiljö för både entreprenörer, företag, stadens förvaltningar och forskning men också för göteborgare och turister liksom svenska och internationella studiegrupper. Inte minst handlar det om nya lösningar som ökar tillgängligheten, bidrar till social hållbarhet, nya vattennära mötesplatser och som skapar vacker formgivning och platsutveckling. Det gäller då också marina hållbarhetsdrivna nya enklare och billigare lösningar för bryggor, förtöjningar och infrastruktur för gamla hamnbassänger, kanaler, älv och andra möjliga urbana vattenytor.

En mötesplats och ett nytt besöksmål i Göteborg

Marinan föreslås bli ett intressant besöksmål i Göteborg med t.ex. flytande mötesplatser, kafé, restaurang, kanot- och båtuthyrning, minihotell med berättelser om hamnens historia etc. Marinan ligger centralt intressant tillgängligt i Göteborg. Estetisk och social mångfald kan här kombineras med modern och hållbar infrastruktur (vatten, avlopp, el, avfall, bryggor), juridik (bygglov, försäkring etc) och modern vattenburen logistik. Från nya bron föreslås en strandpromenad. (Se bilden ovan)

Samarbete i offentligt, idéburet och privat partnerskap

Kärnverksamhet och finansiering föreslås utvecklas utifrån ett klustersamarbete i offentligt, idéburet och privat partnerskap från mindre skala med uthyrning av husbåtsplatser. Floating Lab Gothenburg föreslås utvecklas organiskt där respektive projektpart och husbåtsägare är en del av Labbet.

Finansiering av Floating Lab Gothenburg föreslås ske i olika typer av partnerskap och samfinansiering. I en sådan samverkan ingår då också sökande av projekt-, forsknings- och utvecklingsbidrag nationellt och regionalt och i olika EU-program liksom genom direkta företagsinvesteringar m.m.

Fördjupad förstudie - Första steget föreslås tas i bildandet av en kluster- och samarbetsorganisation som i en förstudie tar fram en plan för genomförande var efter ett initialt genomförande beslutas och sätts

Redan nu sker ett Europeiskt samarbete på Ringön med denna vision i samarbete med partners i Paris, Lyon och Valencia. En Tiny House husbåt har byggts som ett test- och utvecklingsprojekt med samarbetsparter i FLGbg tillsammans med Quatorze arkitektnätverk i Paris.

B) KOMPLEMENTFÖRSLAG: LAB FÖR URBAN MARIN MOBILITET OCH LOGISTIK

I Floating Lab Gothenburg föreslås också att en samarbetsplattform integreras för utveckling av ny klimatsmart vattenburen urban logistik och mobilitet. Fokus är då nya vattenburna transportlösningar som bidrar till förbättrad stadsmiljö och minskad trängsel inom stadens vägnät bl. a. med hjälp av fordonsindustrins hållbara tekniklösningar inom elektrifiering, digitalisering och autonomi.

Internationell dialog om partnerskap utvecklas nu med flera internationellt ledande utvecklingsprojekt:

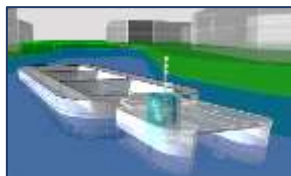
- **Roboat** (Amsterdam) - Autonoma tekniklösningar för att frigöra vattenvägarnas potential
Länk: www.roboat.org Persontrafik, godstransport och återvinning.



- **Zeabuz** (Trondheim) - Teknikplattform för autonom navigering och simulering, bl.a. inom vattenburen kollektivtrafik. Länk: www.zeabuz.com



- **Urban WaterTruck** (Göteborg-Stockholm) - framtidens hållbara logistikkoncept för klimatsmart och energieffektivt nyttjande av städernas vattenvägar för att kunna avlasta vägnätet från bygg- och avfallstransporter, varudistribution, m.m. [UWT video](https://www.dropbox.com/s/7lkd4uc3gm7e9hw/Urban%20Water%20Truck%20-%20Video%20-%20FINAL.mp4?dl=0) - [Koopiera länk nedan:](#)



← Eldriven Urban WaterTruck

Kretslop o. Vattens Återvinningspråm i dag →



Utveckling och finansiering föreslås ske i Europeiska partnerskap genom projektutveckling och ansökningar i olika forsknings och utvecklingsprogram nationellt och genom EU.

Målet är att kunna starta trafik på Göteborgs vattenvägar med kostnadseffektiva och klimatsmarta transportkoncept som testar och utvecklar framtidens lösningar för framdriving, navigering, lasthantering, m.m. Ett antal konkreta projektidéer undersöks, t ex:

- **Cirkulär pråmtrafik** med bygg- och avfallslogistik som förser Älvstadsprojektets delområden med byggmaterial och hämtar byggavfall till återvinningsanläggningar längs Älven.
- **Pendeltrafik** över älven med lätta autonoma färjor som kopplar ihop Älvstadens olika stadsdelar.
- **Distributionstrafik** med varor för sista-milen-leveranser med eldrivna småfordon till älvnära stadsdelar.
- **Småskalig persontrafik och leveranser** längs stadens kanaler

Avsevärd potential

Preliminära beräkningar visar att det finns avsevärd potential att minska såväl kostnader som miljö/klimatpåverkan inom dessa områden. Kopplingar finns till bl a Chalmers och fordonsklustret på Lindholmen, och plattformen FLG möjliggör den samverkan mellan olika samhällsaktörer från näringsliv, stad/offentlig sektor och akademi som är nödvändig för att projekten skall lyckas.

2. KOMPLEMENTFÖRSLAG - TINY HOUSE LIVING LAB (THLL)



www.matinyhouse.com Frankrike

Visualisering av förslaget på Tiny House Living Lab

Intresset för och efter frågan av utveckling av byggande för boende och verksamheter i Tiny Houses och Tiny House områden på mark i stad och på landsbygd utvecklas starkt i hela Europa och i Sverige. Intresset rör utveckling av cirkulärt byggda småhus i olika design och lösningar i smarta mobila och flexibla lösningar i god standard och design. Småhusområden planeras med vackra mötesplatser.

Plats för Tiny House Living Lab

Park & Naturförvaltningen har sitt centrala lagerområde på planen vid den västra hamnbassängen på Ringön. Platsen ligger i centrala staden ett stenkast från nya bron snett mitt emot operan. Ett förslag är att Park & Natur släpper en del av eller hela området för dels en strandpromenad från nedgången från bron och dels till plats för ett Tiny House Living Lab. Ett sådant Lab kunde då synkas med Floating Lab Gothenburg temporärt eller permanent.

Om det inte finns möjlighet på detta område föreslås att en fördjupad utredning görs om andra möjliga platser i staden i samarbete mellan vårt kluster av aktörer och Göteborgs stads exploateringsförvaltning, Stadsbyggnadsförvaltning o.a.

Initiativ och projektgrupp

I projektet Tiny House VGR finansierat av Västra Götalandsregionen bildades bl.a. en arbetsgrupp som utrett förslaget för ett THLL på Ringön. Gruppen har bl.a. bestått av följande organisationer:

Coompanion i Göteborg (projektägare), Egnahemsfabriken på Tjörn, Byar & Kvarter (EF), Bygga & Bo i Natur – Innovationsverkstad m.fl. Samarbete och utredning har också genomförts i samarbete med First to Know och The Space (www.firsttoknow.se) liksom en studentgrupp på Handelshögskolan.

Dialog har tidigare också förts med Fastighetskontoret i Göteborg utifrån deras intresse för att söka vägar för utveckling av Tiny House områden i Göteborg bl.a. kopplat till grönt entreprenörskap på sidoarrenden.

Dialog och sonderande utredning av intresse och efterfrågan

I samarbete med studentgruppen genomförande sonderande utredningen där man frågade studenter intresse att leva mindre men smart i god standard i ett flexibelt / mobilt Tiny House.

62,5 % var intresserade av att bo i Tiny Houses. Av dessa var 58,2 procent intresserade av hyresalternativ. 41,8 procent skulle kunna tänka sig att bygga sitt eget Tiny House.

Viktiga motivationer till intresset var: 1. Prisvärdhet. 2. Hållbarhet. 3. Minimalism. 4. Frihet. 5. Entreprenörskap och innovationsmiljö. 6 Ägande. 7. Gemenskapens värderingar

Följande intressenter har identifierats Studenter, unga och äldre vuxna och entreprenörer.

Målet är att här testa utveckla och originella lösningar, teknisk utveckling, cirkulär strategiutveckling av prototyper i byggande och boende av Tiny House / småhusområden. Detta för att främja innovation, entreprenörskap och hållbarhetsdriven samhällsutveckling lokalt i och runt staden.

Utveckling och samfinansiering föreslås ske primärt genom privatpersoner, organisationer och företag som hyr in sig i området för plats för Tiny Houses i Living Lab området. Att organisation och Lab projekt utvecklas i klustersamverkan mellan entreprenörer, civilsamhälle, företag och akademi och Göteborgs stad (ex Fastighetskontoret, Stadsbyggnadskontoret och AB Framtiden).