

PM

Utfärdat 2023-10-18

SBN 2023-10-24

Diarienummer SBF-2023-01492

(LIS diarienummer) 0348/07

Handläggare

Maria Lejon

Telefon: 031-368 18 49

E-post: maria.lejon@stadsbyggnad.goteborg.se

Avbrytande av arbetet med program för stadsutveckling i Rödastensmotet, Västra Sandarna i Majorna

Kommentarer på PM Västra Sandarna

Texten består av citat från stadsbyggnadsförvaltningens tjänsteutlåtande 2023-09-08 med "Svar" från Elof Hansson ABs PM. Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer på Elof Hanssons "Svar" i PM framgår i *kursiv text nedan*

- Markreservationen förlängdes så sent som i höstas efter att Elof Hansson visat på skisser och det finns visst politiskt intresse från exploateringsnämnden.

Svar:

Beslutet i Fastighetsnämnden 2022-12-12 om att förlänga markreservationen Västra Sandarna var enhälligt. En av ledamöterna deltog inte i beslutet på grund av jäv.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar: Inget att kommentera.

- Området är idag genom sitt läge och på grund av den kringliggande infrastrukturen rumsligt segregerat från övriga staden. Kopplingarna till området skulle behöva förbättras avsevärt för att på ett naturligt sätt integreras i staden. Exploateringen kräver en överdäckning av trafiklederna inklusive påfartsramperna till Älvsborgsbron, vilket inte är avstämt med Trafikverket och möjligheterna till detta bedöms som små.

Svar:

Vi har ännu inte etablerat direkt kontakt med Trafikverket. Formellt samråd med Trafikverket och andra relevanta parter planeras att inledas först i ett kommande programarbete. I tidigt skeden har Fastighetskontoret presenterat vårt bebyggelseförslag, vilket möttes med positiv respons från myndigheten. Det är viktigt att påpeka att ett formellt programarbete, där vi noggrant utreder möjligheterna för stadsutveckling, inte kommer att kollidera med Trafikverkets genomförandeplan för åren 2023–2028. Vårt senaste förslag för exploatering tar även hänsyn till entrén till området vid Klippan/Röda Sten och kopplar samman cykelleden över bron.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar: Staden har i detta skede inte varit i de processer där Trafikverket har inkommit med något formellt svar.

- Tillfartsväg på en bro över trafikleden bedöms som mycket svårt för kollektivtrafiken.

Svar:

Västra Götalandsregionen och Göteborgs kommun har gemensamt som mål att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet och användning för invånarna. Den mer detaljerade trafikutredningen och det föreslagna bebyggelseförslaget har visat på genomförbarheten av detta projekt, även om det återstår flera frågor att lösa under ett formellt programarbete. Den föreslagna strukturen för bebyggelsen inkluderar en sockelvåning med vägförbindelser och parkeringsgarage. Ovanför sockeln planeras en blandning av bostäder, kontor och service. Den befintliga infrastrukturen kommer att överdäckas, och byggrätterna kommer att utvecklas ovanpå denna överdäckning, inklusive området runt trafikplatsen. För att hantera kollektivtrafiken planeras åtgärder utanför området, inklusive en ny hållplats för kollektivtrafiken. För närvarande finns det en hög frekvens av bussförbindelser längs den aktuella sträckan förbi Röda Stensmotet. Busslinje Röd express trafikerar var femte minut, och busslinjerna 241, 290 och 291 går med 2–3 avgångar per timme. Dessutom planeras en ny busslinje, 127, med fyra avgångar per timme.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar: Hittills har staden inte haft anledning att komma ner i den detaljeringsgraden som anges ovan, men staden ser stora utmaningar på grund av att anslutningen mot området är otillräckliga.

- Exploateringen måste även flyta ut utanför överdäckningen för att projektet ska bli ekonomiskt hållbart. Utsidan av trafikmotet omfattas till stor del av ett nyligen utökat strandskydd med syfte att skydda Sjöbergen. Bedömningen är att det inte är möjligt med dispens/att kunna upphäva strandskyddet här.

Svar:

Dåvarande Fastighetsnämnden fattade ett beslut den 10 december 2018 om en markreservation som specifikt fastslog att markområdet inte skulle utökas.

Det är viktigt att förstå att markreservationens avgränsning inte är identisk med den tidigare avgränsningen i programarbetet. Inom markreservationen finns tydliga gränser, och det huvudsakliga fokusområdet för exploatering är trafikområdet och trafikögat.

De områden längs älven som är obebyggda och skyddade av strandskydd, tillsammans med Sjöbergens Odlaresörening (Södra och Norra), är betydelsefulla för rekreation och friluftsliv. Dessa områden kommer att vara en tillgång för de boende och verksamheterna i den nya

stadsbebyggelsen i Västra Sandarna. Målet har inte varit att kompromissa med strandskyddet för att maximera ekonomin i projektet.

I stället har fokus legat på att hitta en möjlig väg att förena området med Röda Sten och skapa önskvärda kvaliteter samtidigt som projektet är ekonomiskt genomförbart.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar: I stadens bedömning har vi utgått från det senaste presenterade bebyggelseförslaget. Staden ser inte att det är genomförbart.

- Det finns stora utmaningar kopplade till buller, farligt gods mm.

Svar:

Enligt de framtagna och presenterade utredningsskisserna innebär utvecklingen i stora drag att man överdäcker den befintliga infrastrukturen och genomför byggnation ovanpå och inuti trafikögat. För att hantera buller och säkerhetsrisker planeras en barriär bestående av kontorsbyggnader närmast trafikleden och bron.

Det är av stor vikt att notera att området är tekniskt komplicerat, och det återstår betydande tekniska utredningar för att säkerställa projektets genomförbarhet, ekonomi och andra aspekter. Västra Sandarna Fastighetsutveckling i Göteborg AB har genomfört omfattande tekniska utredningar av alla tänkbara risker, och de tidiga resultaten i dessa utredningar tyder på att bebyggelseförslaget på platsen är fördelaktig ur flera tekniska perspektiv.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar: Det har inte varit avgörande i stadens bedömning. Staden har inte tagit fram några sådana utredningar.

- Det är en brist på skolor och ingen ny skola får heller plats i området. Det är svårt att få till lämpliga förskolemiljöer i den föreslagna täta exploateringen.

Svar:

Fastighetskontoret (exploateringskontoret) har samverkat med flera av stadens förvaltningar och bolag, inklusive grundskoleförvaltningen, angående frågan om skolor inom området. Grundskoleförvaltningen har tidigare bedömt att det inte är lämpligt med skola i området. Vi har föreslagit alternativa platser inom närområdet som kan hantera skolfrågan om det skulle uppstå ett behov i stadens planering av kommunal service.

Västra Sandarna Fastighetsutveckling i Göteborg AB har utfört en analys av förskole- och grundskolebehovet. Med tanke på att det planeras för 1 350 nya bostäder inom den redovisade exploateringen förväntas området få cirka 600 barn som bosätter sig där. Av dessa beräknas ungefär en tredjedel gå i förskola och två tredjedelar i grundskola.

För att möta behovet av förskoleplatser planeras tre förskolor med cirka 4–5 avdelningar vardera. Förskolegårdar kommer att utformas inom områdets avgränsning, och grönområden

kommer att skapas inom kvarteren i samordning med bostadsområdena i de centrala delarna av området och med hänsyn till bebyggelsen.

De exakta planeringsdetaljerna för den framtida kommunala servicen kommer att undersökas närmare i ett formellt programarbete.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar: Förskola och skola behöver lösas inom området. I dagsläget finns inga lediga ytor i närliggande områden. Mängden föreslagna bostäder genererar ett stort behov. Med föreslagen bebyggelses avgränsning blir det därtill svårt att även lösa nödvändiga grönytor. Majorna har ett stort underskott på grönyta redan som det är idag.

- Programarbetet har omfattat en relativt hög exploatering på en känslig och synlig plats i staden med hamninloppet, Sandarna, Sjöbergen, Klippan m.fl. kommer alla påverkas.

Svar:

Programarbetet som genomfördes under perioden 2008–2013 omfattade ett betydligt större område och en högre bostadsdensitet (2000 bostäder) än de förslag som nu är grunden för markreservationen från 2018 och dess förlängning 2021. Det är viktigt att notera att markreservationsområdet inte sammanfaller med det tidigare programområdet.

Sedan den första markanvisningen år 2007 har huvudsyftet med programarbetet varit att skapa ny bebyggelse inom trafikområdet och att överdäcka vissa delar av trafikplatsen. Det senaste förslaget, som är grunden för förlängningen av markreservationen från den 15 november 2021, innebär att området skulle inrymma drygt 1 350 bostäder och 50 000 kvm lokaler.

Verksamhetsytan innefattar såväl kontor som lokaler i bottenvåningarna för både kommersiell uthyrning och kommunal service.

Det är av betydande vikt att notera att en så pass omfattande ökning av bostäder skulle vara synlig från flera platser i staden. Det är av största betydelse att samtliga beslutsfattare förstår att omvandlingen av Röda Stensmotet, ett centralt beläget område som för närvarande utgör en komplex och ogynnsam trafikplats, skulle medföra avsevärda fördelar ur ett hållbarhetsperspektiv.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar: Staden har utgått ifrån de senast presenterade bebyggelseförslaget.

- Programarbetet strider mot användningar och strategier i ÖP, bland annat gällande natur- och grönområden, samt pågående strategiskt arbete för Oscarsleden.

Svar:

Det ursprungliga programområdet från 2014 och framåt har definierats genom en markreservation som fastställdes 2018 och förlängdes sedan 2021. Det är viktigt att notera att

odlingskolonin Sjöbergen inte inkluderas i den nuvarande omfattningen av markreservationen. Det fortsatta programarbetets mål är att noggrant utvärdera lämpligheten för stadsutveckling. Genom programarbetet kommer principer för exploatering och utformning att tydliggöras, och detta kommer att ligga till grund för framtida detaljplanering.

Sjöbergens odlingsområde betraktas som en betydelsefull resurs på både kort och lång sikt. Det skall för övrigt noteras att Oscarsleden i detta trafikområde för närvarande inte är föremål för pågående strategiska insatser enligt stadens och Trafikverkets övergripande planer (Nationell Plan och Genomförandeplan 2023–2028).

Det föreslagna stadsutvecklingsprojektet inom ramen för den nuvarande markreservationen, tillsammans med de genomförda utredningarna avseende buller, risker och säkerhet, byggnadsteknik och konstruktion, exploateringskalkyler, trafikfrågor, ekonomi och områdets avgränsning, syftar till att effektivt hantera potentiella påverkningar på omgivningen på flera fronter.

Sedan 2014 har arbetet fokuserat på att minimera påverkan på Sjöbergen och att undvika intrång i områden som skyddas av strandskyddet.

Transformationen av Röda Stensmotet till ett bostads- och verksamhetsområde är i linje med stadens budgetbeslut för 2023 och Översiktsplanens vision för mellanstaden.

Den nuvarande omfattande trafikinfrastrukturen vid Röda Stensmotet är inte i överensstämmelse med stadens långsiktiga mål, inklusive att fungera som kärnan i en arbetsmarknadsregion med 1,7 miljoner invånare. Utvecklingen av Röda Stensmotet och hanteringen av dess komplexa trafiksituation utgör betydande utmaningar men erbjuder också en unik möjlighet att skapa en sammanhållen stad som kan uppfylla stränga miljömål – en möjlighet som inte ges för alla komplexa trafikplatser.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar: Det presenterade förslaget är inte förenligt med översiktsplanens markanvändningskarta.

• Platsen är komplicerad utifrån ett genomförandeperspektiv och kräver ett fördjupat arbete för att utreda om det skulle innebära några ekonomiska risker för staden. Det har inte gjorts i detta skede.

Svar:

De ekonomiska konsekvenserna har utvärderats och avtalats mellan staden och Västra Sandarna Fastighetsutveckling i Göteborg AB, som är den part som har markereserverats. I ett fortsatt utvecklingsarbete kommer Västra Sandarna Fastighetsutveckling i Göteborg AB att bära den ekonomiska risken. Vid en regelrätt markanvisning enligt tidigare beslut om markreservation, kommer Västra Sandarna Fastighetsutveckling i Göteborg AB att betala ett marknadsbaserat pris för marken. Detta pris kommer dock inte vara lägre än kostnaderna för överdäckning och andra infrastrukturåtgärder.

Västra Sandarna har gynnsamma förutsättningar för byggnation, och kalkylerna är förutsägbara eftersom alla strukturer byggs in i, och ovanpå berget.

Det innebär att inga arbeten kommer att utföras i lermark eller vatten, vilket minskar osäkerhetsfaktorerna.

Staden har också beslutat, genom fastighetsnämnden, att innan en eventuell detaljplan antas, måste det finnas säkerheter på plats för att se till att Göteborgs Stad inte kommer att stå inför någon ekonomisk risk i projektet. Västra Sandarna Fastighetsutveckling i Göteborg AB har accepterat de krav som har fastställts utifrån ett genomförandeperspektiv. Vissa av de kvarvarande utmaningarna måste nu lösas genom att staden formellt driver processen framåt.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar: Stadens bedömning är att vi inte har hanterat riskhanteringen så långt. Det finns inga gällande avtal.