

Övergripande utredning avseende struktur och genomförbarhet
SÖDRA ÄLVSTRANDEN
DELEN JÄRNVÅGEN TILL KLIPPAN
Stadsbyggnadsförvaltningen



Göteborgs
Stad



**Övergripande utredning avseende struktur och genomförbarhet,
Södra Älvstranden, delen Järnvågen till Klippan**

Diarienummer: SBF-2023-01481

Göteborg December 2025

Författare: Jessica Andersson, Jens Andreasson, Hilda Lagström, Strategi och taktik, Stadsbyggnadsförvaltningen(SBF) Göteborgs Stad

Arbetsgrupp: Andrea Hulting Gustavsson, Katarina Carlsson, Anna Karlsson, Terje Selnes-Torgå(SBF), Paulina Allde, Emely Lundahl, Albertina Henriks-son, Kajsa Olsson(EXF), Mattias Joklint(SFF).

Bild och karta: Om namn ej anges, Magnus Brink och Göteborgs stad

Illustrationer: Mareld arkitektur, Ramboll, Göteborgs stad

Grafisk form och layout: Visuell kommunikation Göteborgs Stad

Innehåll

Bakgrund och utgångspunkter.....4

Uppdraget
Området
Historik och karaktär
Tidigare och pågående planering
Utgångspunkter

Strukturidé.....10

Övergripande struktur
Karta över Strukturidé
Potential och behov
Bostäder
Verksamheter
Klimatanpassningsåtgärder
Parker, natur och vatten
Mobilitet och infrastruktur
Stadsformsanalyser
Alternativ och vägval...

Genomförandeförutsättningar.....22

Markägoförhållanden
Markföreningar
Värden och hänsyn
Ledningsflyttar
Hälsa och säkerhet
Kapacitet Oscarsleden
Kapacitet kollektivtrafik
Kapacitet teknisk försörjning
Genomförandeanalys delområden

Konsekvenser och fortsatt arbete.....29

Nära, Sammanhållen och Robust
Ekonomi
Utbyggnadsordning
Fortsatt arbete och planering



BAKGRUND OCH UTGÅNGSPUNKTER

Syftet med denna utredning är att redovisa en övergripande idé för struktur för omvandling av Södra Älvstranden, delen Kllippan till Järnvågen, samt att beskriva genomförandeförutsättningar för denna strukturidé.

Arbete pågår med ändring av översiktsplanen för samma geografi, där en flytt av färjeterminaler möjliggör en omvandling från industriområde till blandstad och att knyta ihop staden vid älven.

Uppdraget

Uppdraget för arbete med ändring genom fördjupning av Översiktsplan för Göteborg, för delen Järnvågen till Klippan gavs av kommunstyrelsen 2023-11-22. Arbetet syftar till att skapa förutsättningar för stadsutveckling inom ett av översiktsplanens utredningsområde för blandstad. Beslutet togs utifrån en hemställan om uppdrag av stadsbyggnadsnämnden den 2023-09-26 med anledning av beslut enligt politiskt yrkande i samma nämnd 2023-04-25.

Yrkandet beskriver att en flytt av färjeterminalerna förändrat förutsättningarna för en utveckling av Södra älvstranden drastiskt och att det därmed är angeläget att förbereda för fortsatt stadsutveckling mellan Klippan och Järnvågen. Inom ramen för yrkandet beskrivs behov om att lokalisera minst en ny gång- och cykelbro, säkerställa tillkommande behov av social service samt ta tillvara den viktiga kulturmiljön kring Majnabbe och hur fiskeriverksamheterna i Fiskhamnen kan drivas vidare på ett funktionellt sätt. Lämplig plats för eventuellt framtida maritimt centrum och husbåtar föreslås studeras samt hur Oscarsleden kan utvecklas framöver.

I yrkandet framhålls att utgångspunkten för planeringen ska vara arbetet med Göteborgs Utvidgade Innerstad och inriktningen ska vara att skapa förutsättningar för en utvidgning av innerstadens traditionella kvartersstad med gena och sammanhängande stråk, levande bottenvåningar och gestaltning av hög kvalitet, exempelvis genom klassisk arkitektur och moderna landshövdingehus. Yrkandet framhåller även vikten av att den fördjupade översiktsplanen ger möjlighet att i nästa steg gå vidare med konkret detaljplanering av delar av området.

Området

Området avgränsas geografiskt av Göta älv i norr till Karl Johansgatan i söder, från Älvsborgsgatan vid Klippan till Götatunnelns mynning vid Järnvågen. Landområdet är cirka 725 000 kvm varav cirka 325 000 kvm är industrimark med en älvkant på cirka 3 km.

Historik och karaktär

Stadslandskapet utgörs både av det flacka och stora älvrummet samt kontraster i topografi genom dalar och berg, karaktäristiska för Göteborg. Bebyggelsen följer topografin och accentuerar höjdskillnader, gröna inslag syns på höjder och i form av träd invid Oscarsleden.

Längs området återfinns flera av stadens tydligaste landmärken, alltifrån pampiga Masthuggskyrkan till Sjömanshustrun och den mindre skalan i form av Taubehuset och miljön vid Klippan. Området har växt fram över tid med koppling till älven och hamnverksamheter, vilket byggnader vittnar om.

Väster om den befästa staden växte mellan 1600- och 1800 talet förstäder fram vid älven där det fanns hamnar, varv, manufakturer och arbetarbostäder. I Klippan och Majnabbe finns en berättelse om det sena 1800-talets varvsmiljö och oregelbundna struktur. Från 1800 talet och fram till 1900 talet anlades stora industrianläggningar invid älven och arbetarförstäderna kompletterades med nya kvarter i Masthugget och Majorna, som inkorporerades i staden 1868. Kajer byggdes längs älvkantens södra sida och ersatte pirar, bryggor och småvarv. Det går att se den successiva förändringen från småskalig hamn till djuphamn för större fartyg längs kajlinjen. Karl-Johansgatan anläggs denna tid och en högre skala i bebyggelsen tillkommer i området.

Under början av 1900 talet byggdes Kungsladugård ut genom stadsplan av Albert Lilienberg och vid älven tillkom byggnader för Göteborgs Fiskhamn. Flertalet karaktäristiska byggnader såsom sjöfartsmuseet och kvarter invid Stigberget uppförs på 1930 talet.



Bild: ortofoto över området och plangräns

Oscarsleden byggdes ut under 1960 talet som en del av generalplan 1959, vilket krävde rivningar av hus som sedan ersattes med bebyggelsen vid Chapmanstorg. Leden ersatte de spårbundna transporterna som fanns vid älven och som var en förutsättning för de verksamheter som var beroende av vattenburna transporterna utmed älvkanten. En tydlig separering gjordes av verksamheter och bostäder vid leden och som har präglat området fram till idag.

Bebyggelsekaraktären utgörs av verksamhetsområde norr om Oscarsleden och i söder en kvartersstad i dalgångarna. En mer friare bebyggelseform som terränganpassas återfinns på bergshöjderna. Kvartersstrukturen ser olika ut i Linné, Majorna och Kungsladugård och har olika egenskaper utöver sina slutna kvarter, från den täta och högt exploaterade Linnéstaden till den glesare och lägre skalan i Kungsladugård. I nära anslutning till Södra älvstranden har nya typer av kvarter tillkommit i Nya Masthugget och i Fixfabriken. I Masthugget är bebyggelsen storskalig och har en oregelbundenhet, medan de i Fixfabriken är mer regelbundna kvarter med högdelar.



Bild: Ny bebyggelse vid Järnvågen under uppförande



Bild: Bebyggelse från olika tidsepoker vid Jaegerdorff



Bild: Fd Kustens värdshus med Eriksbergskranen bakom



Bild: Kajskjul 46, verksamhetsbyggnad som inrymmer kultur

Nuläge

Området präglas av boende söder om Oscarsleden och arbetande norr om Oscarsleden, men längs Karl Johansgatan finns en blandning av både bostäder och verksamheter. Norr om Oscarsleden finns främst bara verksamheter, unikt för området är det kluster av fiskeriverksamheter som finns här.



Bild: Visar det som beskrivs som söder och norr om leden

Sträckan Röda sten-Järnvägen med omnejd är det kulturtätaste området i Göteborg. Kulturmiljöer, kreativa verksamheter och mötesplatser är betydelsefulla delar av identiteten för staden och stadsdelen. Här finns både kulturinstitutioner som Sjöfartsmuseet, bibliotek och även annan typ av konst-, musik- och kulturverksamhet. Vid Chapmans torg finns både stadsdelsbibliotek och flera teatrar. Vid Majnabbe finns Galleri Majnabbe, Taubehuset och Kustens hus. Området runt bland annat Röda Sten, KKV och Sockerbruket är en av de viktigaste kulturnoderna i Göteborg med stor tyngd inom bildkonst och konsthantverk. Vid Stigbergstorget finns en mängd olika typer av kulturverksamheter och scener, så som Kulturhuset Oceanen, Gathenhielska Huset och Sjömanskyrkan.

I samtliga områden är flerbostadshus den vanligaste hustypen. I Kungsladugård, Majorna och Stigberget är den vanligaste upplåtelseformen hyresrätt medan det i Masthugget och Olivedal är bostadsrätt. Inkomstnivån skiljer sig också mellan områdena där Olivedal och Masthugget ligger betydligt högre än

Majorna, Stigberget och Kungsladugård. Andelen personer med eftergymnasial utbildning är högst i Olivedal, Masthugget och Stigberget. Utbildningsnivå korrelerar alltså inte direkt med höga inkomster i alla områden. Stadsdelen i sin helhet är barntät.

Stadsdelen Majorna-Linné utgör ett av de barn-tätaste områdena i Göteborg. Det finns idag cirka 4 grundskolor inom de avstånd som finns utifrån placeringsregler för skola. Ingen av dem har tillgänglig kapacitet för fler platser inom aktuell behovsprognos från skola. Ett flertal förskolor finns cirka 100 - 300 meter från området, invid Karl-johansgatan. Generellt finns det utmaningar inom området och i dess närområde att hitta tillräckligt stora ytor för kommunal service.

Oscarsleden utgör en av flera stora genomfartsleder i innerstaden och söder om denna är gatunätet sammanhängande och gent, medan det norr om leden är fragmenterat och bristfälligt. Vid Karl - Johansgatan, som idag förbinder stadsdelen, finns kollektivtrafik och service för vardagen samt restauranger och utbud för nattelivet. Pendlingscykelstråket längs Oscarsleden är av stor vikt och behöver värnas och utvecklas.

I området norr om Oscarsleden saknas park men även andra offentliga friytor så som torg och lekplatser. Även söder om Oscarsleden finns viss brist på parker och andra offentliga platser. De ytor som finns är idag hårt belastade. Inom området finns även stora utmaningar med att hantera stigande vattennivåer, skyfall och ett varmare klimat. Marken längs kajerna ligger lågt och flera ytor är utfyllnader, som redan idag blir översvämmade en eller ett par gånger per år. Idag finns ett fåtal öppna diken in området, äldre har kulverterats, i övrigt saknas naturliga öppna avledningssystem. Dagvatten och skyfall rinner även från högre liggande delar till recipienten Göta älv.



Bild: Karl Johansgatan mot Stigberget

Tidigare och pågående planering

Ändring av översiktsplanen genom fördjupning för Södra älvstranden, delen Järnvågen till Klippan

Området utgör samma område som för ändring av översiktsplanen som var på samråd första kvartalet 2025. Markanvändningen föreslås ändras från industri till blandstad och skapar en förutsättning för stadsutveckling och stöd för efterföljande planering.

Pågående detaljplaner, järnvägsplaner och stadsbyggnadsförslag

Pågående utbyggnad, detalj- och järnvägsplaner och stadsbyggnadsförslag

- 1 Utbyggnad av detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvägsgatan med flera inom stadsdelen Masthugget i Göteborg
- 2 Detaljplan för bostäder och verksamheter vid Andréegatan inom stadsdelen Masthugget
- Detaljplan för hamnverksamhet i Arendal inom stadsdelen Arendal
- 3 Detaljplan och järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen
- 4 Detaljplan vid Adolf Edelsvärds gata
- 5 Detaljplan för idrottshall vid Jaegerdorffsmotet
- 6 Stadsbyggnadsförslag för ny Fiskhamn i Majnabbe

Övriga arbeten som berör området

Utredning riksintresset E45 vid flytt av färjeterminaler

Trafikverket har tagit fram en fördjupad utredning kopplat till riksintresset E45 vid flytt av danmarks färjeterminalen. Utredningen har pågått mellan 2023-2025 och staden har medverkat i denna. Flera alternativ av sträckning har undersökts. Utöver nuvarande sträckning på Oscarsleden har Norrleden setts som ett alternativ. Trafikverket har utifrån utredningen, i ett ställningstagande till staden tydliggjort följande;

Så länge Trafikverket är väghållare för Oscarsleden och leden har den funktion den har idag, som kapacitetsstark trafikled med god standard, ligger E45 kvar på Oscarsleden till Arendal via Älvsborgsbron.

Trafikverket är beredd att undersöka vilka trafikeffekter en omvandling av Oscarsleden får på trafiksystemet i Göteborg, inklusive en flytt av E45 till alternativet via Hisings- och Norrleden och Jordfallsbron, om Göteborgs Stad är intresserad av att överta väghållarskapet på Oscarsleden för att kunna stadsutveckla och omvandla leden till stadsgata. Frågan om det vid en flytt av E45 fortsatt finns riksintresseanspråk på Oscarsleden behöver då klargöras.

Trafikkoncept Metrobuss – Målbild koll2035
Metrobuss är en vidareutveckling av dagens expressbussar och utgör ett trafikkoncept i målbild koll 2035, som berör Oscarsleden. Arbetet pågår med utredningar för ett stegvis införande av metrobuss.

Högvattenskydd

Området för Södra älvstranden omfattas av programmet för Högvattenskydd.



Karta över platser för pågående planering

Utgångspunkter

Översiktsplanens övergripande inriktningen för Göteborgs stadsbyggande är en bebyggelsestruktur med utgångspunkt i den traditionella kvartersstadens struktur vilken är en inriktning för arbetet.

En planering av området tar stöd i översiktsplanens strategier för en nära, sammanhållen och robust stad. Vidare gäller även utvecklingsstrategin för innerstaden som handlar om att;

- Låt stadskärnan växa över älven
- Utveckla omvandlingsområden till tät blandstad
- Uppgradera kollektivtrafiken för att skapa närhet och potential
- Ta vara på potentialen i noder och stråk
- Utveckla och bind samman den blågröna strukturen
- Stärk värna och komplettera befintlig bebyggelse

Markanvändningskartan i gällande översiktsplan redogör för bland annat omvandlingsområde för blandad stadsbebyggelse, utredningsområde blandad stadsbebyggelse, barriärminskande åtgärder, systemviktiga bytespunkter och ny kollektivtrafik samt ett sammanhängande södra älvstråk. Inom området finns flertalet riksintressen såsom för kulturmiljö, kommunikation (hamn, sjöfart, trafik) och yrkesfiske landningshamn. Vidare berörs området av miljökonsekvensnormer för vattendraget Göta älv.

Utgångspunkten för nuvarande arbete har även varit att väghållarskapet för Oscarsleden är oförändrat oaktat den omvandling som föreslås.

Vidare berörs området av Progam för jämlik stad, Miljö- och klimatprogrammet, Näringslivsstrategiska programmet och de övergripande målen i kommunfullmäktigs budget. Dessa innebär bland annat att minska segregationen inom staden, minska utsläppen från stadsutveckling och främja en ökad biologisk mångfald samt tillskapa fler jobb inom staden.

Syfte med omvandling

Syftet med omvandlingen är att läka ihop innerstaden och stadskärnan med ny bebyggelse och allmän plats mot älven. Att område för hamnverksamhet som varit otillgängligt för göteborgare åter blir tillgängligt och att vattenkontakt återupprättas. Upplevelsen av barriäreffekter från älv och trafikled idag ska minska. Ett effektivare markanvändning önskas på platsen där stora ytor som idag är obebyggda ska byggas utifrån principer om traditionell kvartersstruktur. Innehåll i området ska tillskapas som är positivt för allmänhet, besökare och verksamma. Klimatutmaningar ska hanteras och lösningar för detta ska utgöra del av nya stadsrum..

En prioritering är att tillskapa ny bebyggelse i kvartersstruktur och levande bottenvåningar samt ett attraktivt och multifunktionellt älvstråk.



STRUKTURIDÉ

”Innerstaden växer mot älven”

Den övergripande strukturen för Södra Älvstranden och området mellan Järnvågen och Klippan bygger på att skapa förutsättningar för en utvidgning av innerstadens traditionella kvartersstad och aktivera älvrummet. I detta kapitel beskrivs föreslagen strukturidé fördjupat.

Övergripande struktur

Strukturidén tar sin utgångspunkt i den stadsstruktur som finns söder om leden, både avseende bebyggelse, gatu- och parkmiljöer. Fokus handlar om att knyta stadsdelen Majorna-Linne till älven och att minska barriäreffekten av Oscarsleden. Innerstadens traditionella kvarterstad utvidgas mot älven i dalgångarna. Oscarsleden omvandlas successivt mot en mer integrerad stadsgata, med sänkta hastigheter och ny utformning av gaturummet och utgör ryggraden i den nya kvartersstrukturen. Grönblåa strukturer knyts samman från Slottsskogen till älvrummet och nya platser och längsgående älvstråk tillgängliggör området för allmänheten. Området klimatanpassas för att möta stigande havsnivåer och skyfall. Inom området möjliggörs plats för fortsatt fiskhamnsverksamhet. Tillkommande bebyggelse försörjs med service samt lokaler för handel och kontor. Strukturen möjliggör lokaler för kulturverksamheter som finns på platsen idag och möjlighet för nya.

Bebyggelsestruktur

Kvartersbebyggelse föreslås i den mån det är möjligt inom hela området och följer den struktur som finns söder om Oscarsleden. På vissa platser finns det begränsningar i hur små kvarteren kan vara för att möjliggöra bostäder och här föreslås ett sammanhållet bottenplan med kvarter ovanpå. Höjderna på den nya kvartersbebyggelsen förhåller sig till skalan på befintlig kvartersstruktur som finns söder om Oscarsleden samt den topografi som finns i området. Högre bebyggelse förelås bland annat i Masthugget och för kvarter i anslutning till Jaegerdorff och Karl-johans gatan. I övrigt förespråkas en variation i dalgångarna som gör det möjligt att synliggöra befintlig bebyggelse och kulturmiljö, där skitlinjer och skala utifrån älven är viktigt.

Där det finns utmaningar i topografi att koppla samman befintlig och ny stadsbebyggelse finns möjlighet att lokalisera andra typer av funktioner, som exempelvis vid framtida bytespunkt på Stigbergskajen. Begränsningar finns för bebyggelse med anledning av planerad Lindholmsförbindelse som går i tunnel under platsen. Befintliga verksamhetsbyggnader bevaras och nya ytor för verksamheter möjliggörs inom företagsområde i anslutning till västra delen av Fiskhamnsgatan.

Gatustruktur

Oscarsleden föreslås bli en huvudgata genom området med trafikal karaktär för främst lokal- och genomfartstrafik, kollektivtrafik och pendlings-

cykelstråk. Från Järnvågen till Såggatan utgör den en boulevard med korsningar i markplan. Mellan Hängmattan och Klippan ligger den kvar i befintligt läge med sänkta hastigheter samt ny sektion inkluderat gång- och cykelstråk. Oscarsledens successiva omvandling bygger på att staden och Trafikverket är överens om vägens framtida funktion.

Gatustrukturen föreslås följa kvartersstrukturen och koppla samman i särskilda stråk i stadsdelen Majorna-Linné till älven. Ett nytt lokalt vägnät föreslås inom området som binder samman Klippan med Fiskhamnen och kopplar upp mot viktiga tvärgående stråk och framtida förbindelser över älven. Gång- och cykelvänliga gatumuljöer föreslås som hänger samman i ett nät både norr och söder om Oscarsleden. En ny koppling över älven mellan Majnabbe och Eriksberg pekas ut i och stöds i strukturen. I första hand för färjetrafik, på lång sikt att utreda för framtida gång- och cykelbro.

Grönstruktur

En ny struktur av parker och andra gröna miljöer föreslås inom området. Idén utgår från att befintliga grönytor bevaras och utvecklas för att ta till vara nuvarande kvaliteter och ekosystemtjänster. Den befintliga grönstrukturen kompletteras med nya parker på strategiska platser utmed älven, som knyts samman av älvstråket. Parkerna invid älven föreslås i delar kunna översvämmas för att periodvis kunna omhänderta vatten, vid stigande havsnivåer. I höjd med Styrmansgatan föreslås grönstrukturen kopplas samman med trädkantade gator i den befintliga staden, och vidare mot Slottsskogen. Den nya parken vid Majnabbe kopplas samman med Kusttorget, Chapmans torg och vidare till trädkantade gator i Majorna.

Älvstråket

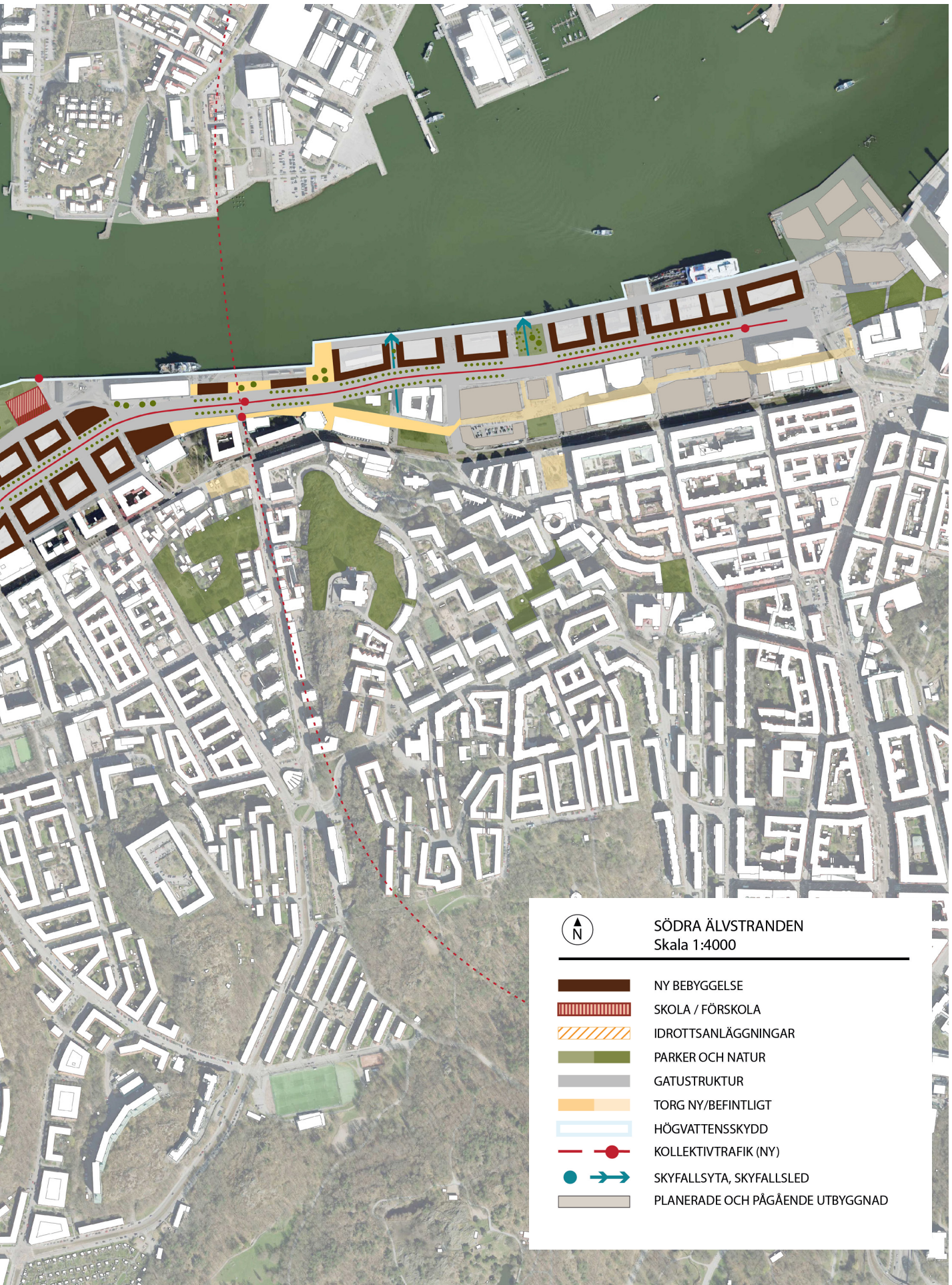
Älven föreslås i strukturen bli mer tillgänglig. Förslaget föreslår ett förlängt älvstråk längs hela södra älvstranden, från Järnvågen till Klippan. Älvstråket utgör en ryggrad med offentliga rum som ett pärlband av platser med vattenkontakt. Både torg och parkmiljöer anläggs.

Älvstråkets utformning varierar för olika delsträckor och sammanfaller oftast med kajerna som antingen är hårdgjorda eller har mjuka kantzoner. Vissa delar av kajerna kommer vara utpekade för kommersiell användning vilket innebär att de periodvis kommer stängas av och älvstråket ledas innanför bebyggelse.

Karta över Strukturidé

Kartan är framtagen av Ramboll och Göteborgs stad





SÖDRA ÄLVSTRANDEN
Skala 1:4000

-  NY BEBYGGELSE
-  SKOLA / FÖRSKOLA
-  IDROTTSANLÄGGNINGAR
-  PARKER OCH NATUR
-  GATUSTRUKTUR
-  TORG NY/BEFINTLIGT
-  HÖGVATTENSSKYDD
-  KOLLEKTIVTRAFIK (NY)
-  SKYFALLSYTA, SKYFALLSLED
-  PLANERADE OCH PÅGÅENDE UTBYGGNAD

Karta som beskriver innehåll och uppdelning i delområden



Tabellen beskriver strukturidéns innehåll fördjupat uppdelat på delområden

Delområden	Bostäder	Kommunal service	Verksamheter	Offentlig friyta	Klimatanpassning	Mobilitet
1. Jaegerdorff	cirka 700	Större idrottshall	Lokaler i botten-våning mot vatten och särskilda stråk	Befintlig park, älvstråk och yta invid skyfallsled, gator	Skyfallsled stor, markhöjning	Nytt hållplastläge för buss Oscarsleden, färjeläge Klippan
2. Majnabbe väst	cirka 300	Grundskola F-6 + idrottshall, Förskola 6 avdelningar	Lokaler i botten-våning mot vatten och särskilda stråk	Två nya bostadsnära parker, älvstråk och offentlig kaj/torg, gator	Skyfallsled mindre, markhöjning	Möjligt nytt färjeläge vid Tysklandsterminalen, på lång sikt läge för en ny gång- och cykelbro
3. Majnabbe öst	-	-	Ca 20 000 kvm ny Fiskhamn, befintliga byggnader med enstaka lokaler i bottenvåning	Delar komersiell kaj och delar offentlig kaj, torg, gator	Markhöjning	-
4. Fiskhamnen	cirka 600	Två förskolor 6 och 4 avdelningar var	Lokaler i botten-våning mot vatten och särskilda stråk	Mindre stadsdelspark(ca 1,5 ha), kajstråk, gata	Skyfallsled mellan, markhöjning	Nytt färjeläge Fiskhamnen
5. Stigberget	-	-	Verksamheter, kontor och lokaler i bottenvåning	Torgytor, gångfartsgata i förlängning av Masthamngatan och grönytor	Skyfallsled mindre, mindre markhöjning	Nytt hållplatsläge för underjordisk spårväg mellan Lindholmen och Linnéplatsen Nytt hållplastläge för buss Oscarsleden
6. Masthugget	cirka 700	-	Lokaler i botten-våning mot vatten och särskilda stråk	Gata och kajstråk kombinerat,	Skyfallsled mindre, markhöjning	Befintligt hållplatsläge buss Järnvågen Nytt färjeläge

Potential och behov

Bostäder

Strukturidén möjliggör för cirka 2000–2500 bostäder i olika boendeformer i flerbostadshus. Fördelningen bostadsrätter, hyresrätter och kategoribostäder har föreslagits 50-40-10 utifrån fortsatt behov av blandade upplåtelseformer inom stadsdelen. Behov finns om att planera för särskilda kategoribostäder inom området såsom studentbostäder, BmSS och vård- och omsorgsboenden. Strukturen redogör inte för placeringar av dessa och möjligheter bedöms även finnas att tillgodose behov i andra delar av Majorna-Linné. Möjlig andel bostäder beror i stort på hur luft och buller från Oscarsleden kan hanteras vidare i planering.

Den största andelen nya tillkommande bostäder föreslås i området mellan Oscarsleden och älven, med viss förtätning invid Jaegerdorffsmotet. Utbyggnad pågår även vid Masthugget av cirka 1300 nya bostäder, vilket även synliggörs i strukturidén men ej räknas in över tillkommande bostäder.

Verksamheter

Strukturen möjliggör för ett diversifierat näringsliv och lägen för olika branscher, alltifrån kontor vid strategiska bytespunkter till verksamhetsområde med anknytning till sjöfart och fiskerinäring. Genom bevarande av byggnader för verksamheter ges även kulturlivet potential att utvecklas.

Ett mindre verksamhetsområde bibehålls och föreslås innefatta en om- och samlokalisering av fiskeverksamheterna i området. Genom en samlokalisering i en föreslagen byggnad om ca 20 000 kvm möjliggörs för verksamheterna att utvecklas och effektiviserar markens nyttjande för ändamålet. Befintliga byggnader och lokaler i Fiskhamnen föreslås att omvandlas till blandstad. Invid ny Fiskhamn finns potential för en kommersiell kaj för större fartyg om cirka 300 meter som eventuellt kan samnyttjas med bland annat fiskebåtar.

En omvandling av området som helhet förändrar antalet anställda såväl som branschstrukturen. Ett ungefärligt tillskott av cirka 10 000 nya arbetsplatser, inklusive de 6000 nya som planeras för i Masthugget, bedöms kunna tillskapas inom området och flertal befintliga kan bibehållas. Potential för nya kontor omhändertas i nya lägen som tillskapas av planerade kollektivtrafiksatsningar och där det är svårt utifrån buller att tillskapa bostäder. Sådana lägen är särskilt invid Stigbergskajen samt vid Järnvägen och Jaegerdorffsmotet.

För att stärka kulturlivets förutsättningar att verka i området behöver en omflyttning mellan äldre lokaler och nybyggda lokaler gynna kulturlivet som inte kan efterfråga nyproduktion. Vidare finns potential att inrymma kulturverksamheter som ska ha möjlighet att låta och skapa, invid exempelvis Oscarsleden eller inom verksamhetsområde.

Strukturidén möjliggör för cirka 60 000 kvm BTA lokaler i bottenvåningar på kvarter och stärker befintliga lägen och stråk med stadslivspotential. Stadslivspotentialen för området beskrivs närmare under rubriken stadsformsmodeller.

Kommunal service

Tillkommande bostadsbebyggelse genererar behov av kommunal service, vilket behöver omhändertas inom området.

Föreslagen struktur pekar ut platser för kommunal service i olika lägen. Ytorna för detta är dock begränsade samt de olika möjliga lägena utifrån bland annat frågor avseende buller och luft samt närhet till park. För flera kvarter och friytor som innehar tillräckliga storlekar och gynnsamt läge för skola, förskola och vård- och omsorgsboende, finns andra, alternativa användningar, till exempel badhus och stadsdelspark, se under kapitel alternativ och vägval.

För att åstadkomma den kapacitet i förskola och skala, som motsvarar behovet som genereras av tillkommande bostäder, behöver ändamålet grundskola/förskola prioriteras framför andra funktioner.

En uppskattning av 2000–2500 föreslagna bostäder ger, utifrån KFs styrande volymnyckeltal för innerstaden, behov om cirka 300–350 platser för förskola och cirka 420–500 platser grundskola F-9. Strukturplanen redogör för tre möjliga placeringar av förskola om 4–6 avdelningar inom området och en för grundskola, föreslagen två paralleller F-6.

Föreslagen struktur möjliggör för friliggande enheter och som en del av kvarter. Då en byggnad utgör del av kvarter är det med tydligt separerade gårdar för förskola och bostäder. Grundskola, F-6, ska enligt regler för skolplacering, kunna nå inom 2 km från bostaden vilket uppfylls för området genom föreslagen placering. Vid det föreslagna läget för skola, begränsar dock älven upptagningsområdet. En skolidrottshall samlokaliseras och kan samnyttjas mellan grundskola och föreningsliv. Vidare bekräftar strukturen en möjlig placering av en större idrottshall i anslutning till Oscarsleden som främst omhändertar en brist inom befintligt bestånd.

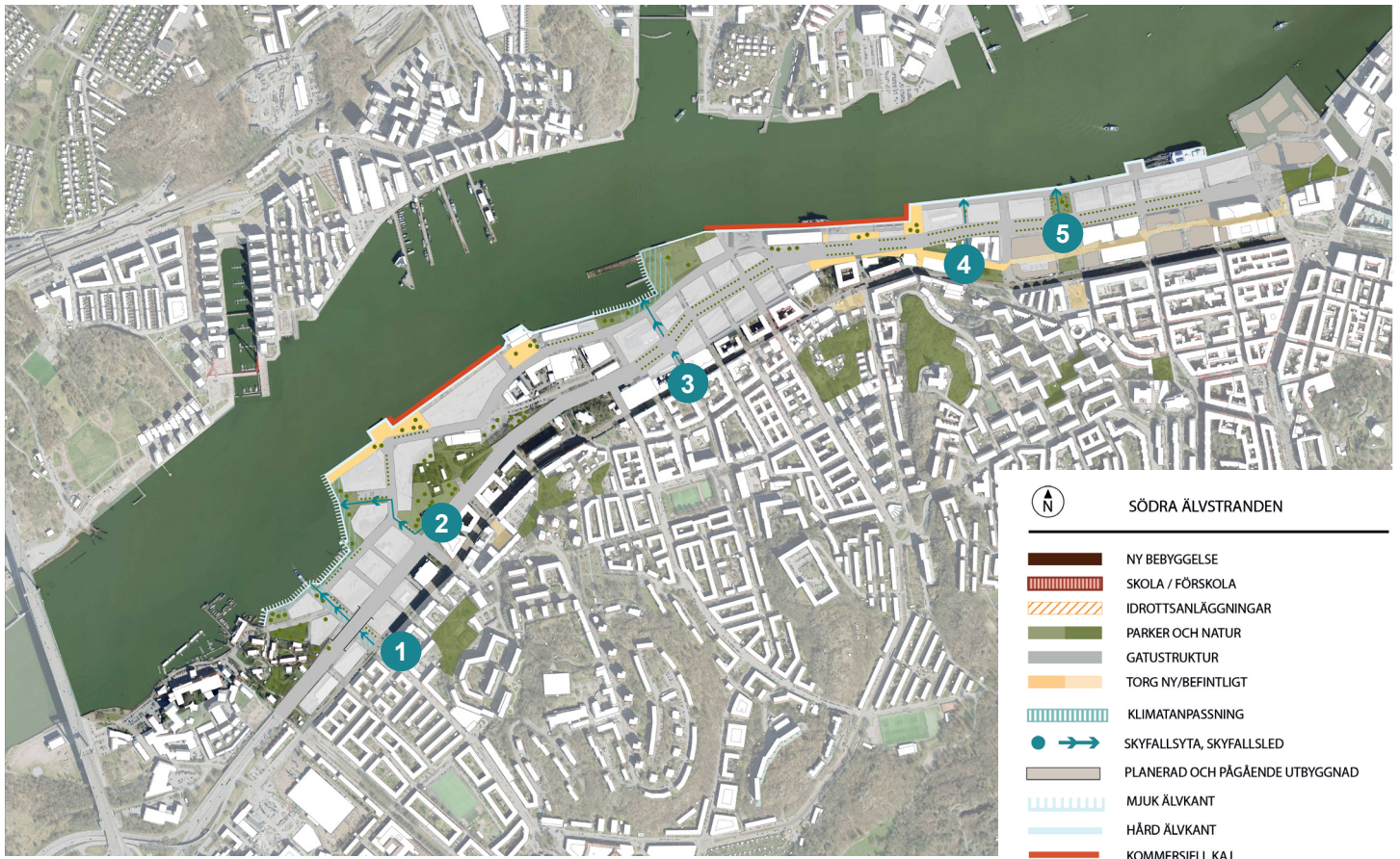


Illustration: Klimatanpassning, parker och natur, Göteborgs stad och Ramboll

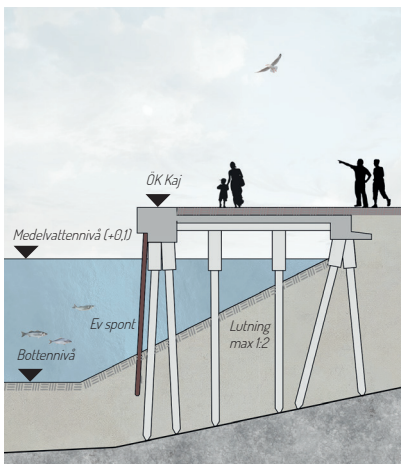


Illustration: Hård kaj, Mareld arkitektur

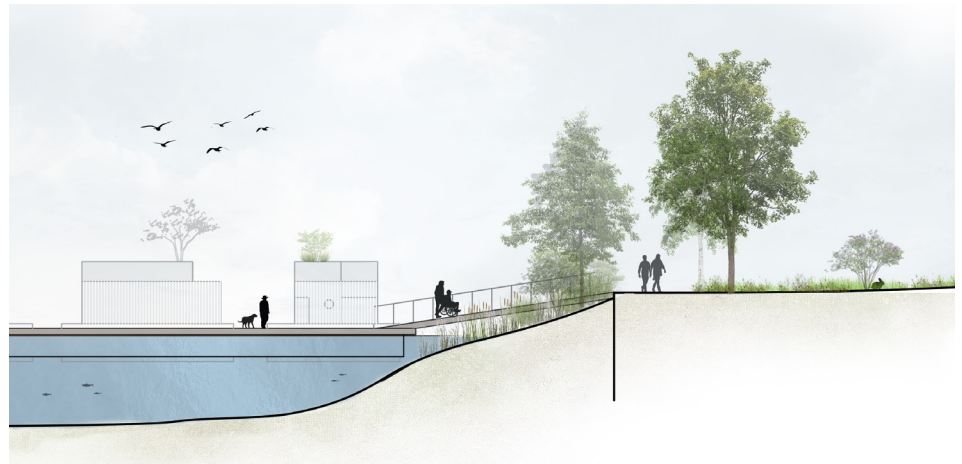


Illustration: Mjuk ekologisk kantzon kopplat till park, Mareld arkitektur

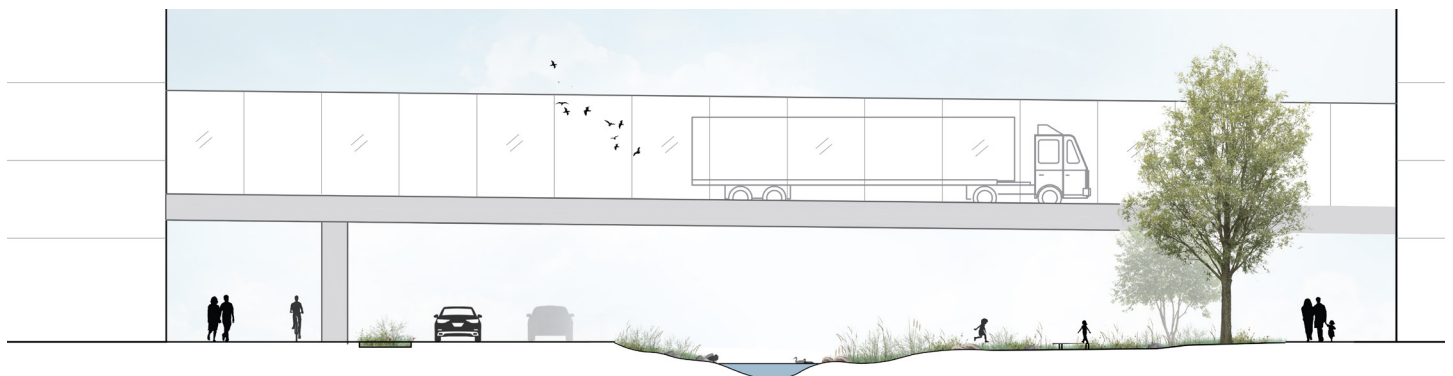


Illustration: Skyfallsstråk kombinerat med offentlig friyta vid Jaegerdroffsmotet, Mareld arkitektur

Klimatanpassningsåtgärder

För att hantera det skyfall som rinner från befintlig stad in i området, föreslås ytor och stråk för avrinning på fem platser, vilka är nummerade i karta tv. För att möjliggöra strukturen föreslås en generell höjdsättning av marken i området till 2,3 + meter över havet, för att säkra platser som idag översvämmas. Höjdsättningen är en del av stadens högvattenskydd där också kajerna ingår.

Vid vikar och bassänger i Fiskhamnen och Majnabbe, ingår delvis parkmark som översvämningsbara ytor för att kunna hantera både skyfall, dagvatten och stigande havsnivåer.

För skyfallsstråk 1, under befintligt trafikmot, föreslås ett öppet flexibelt grönblikt kanalstråk för att hantera stora skyfallsflöden från Majorna i söder. Skyfallsanläggningen behöver se olika ut i olika sektioner för att omhänderta stora mängder vatten. Skyfallslösningen behöver innehålla bland annat vattenspegel, öppet dike och höjdsatta ytor. Zonen närmst älven behöver vara av mer blå karaktär i form av mjuka kantzoner och vattenspegel. Andra sträckor kan i stället utgöras av öppna diken eller vattenleder. I skyfallsstråk 2 kommer troligtvis behöva dimensioneras med öppen avledning i gata i kombination med översvämningsbara ytor och höjdsättning.

Skyfallsstråk 3 behöver tas omhand genom att delar av parkytan närmst älven utformas med mjuk kantzon och översvämningsbara ytor i kombination med ytlig avrinning i gata. För de skyfallsstråk, 4 och 5, som mynnar ut i Masthuggskajen idag har delvis hanterats och förberetts för inom befintligt planprogram, då det finns öppningar i befintligt högvattenskydd. Den dagen omvandlingen av Oscarsleden genomförs kommer dock högvattenskyddet och därmed skyfallslösningen behöva göras om och med ett troligt krav om öppen lösning i gata.

Parker, natur och vatten

Sammantaget föreslås cirka 25 000 kvm ny parkmark och 20 000 kvm allmän plats/torg. I strukturplanen föreslås tre ny bostadsnära parker och en stadsdelspark. En av parkerna är en utökning av en befintlig grönyta vid Majnabbeberget, medan övriga föreslås på idag hårdgjorda ytor utmed älven. Parkytor föreslås för visst samnyttjande till klimatanpassning och friyta för förskola och skola.

Den plats som bäst kan tillgodose behov av stadsdelspark ligger i Fiskhamnsområdet utmed älven.



Illustration: Parkytor vid Majnabbeberget, Mareld arkitektur

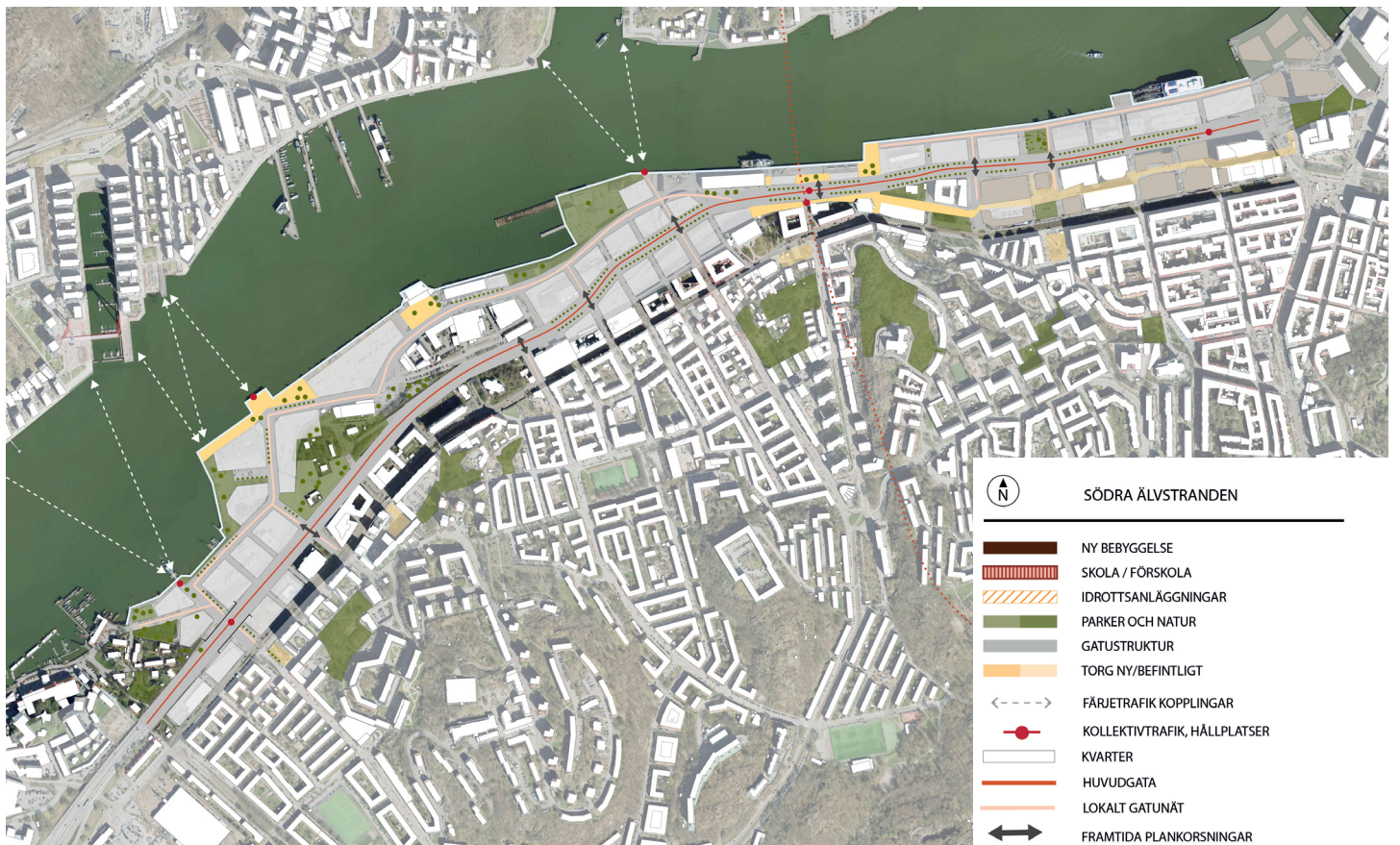
Stadsdelsparken, som behöver ta hänsyn till lokalisering av förskola, uppgår endast till 1,5 hektar och uppnår därmed inte riktvärdet i översiktsplanen om 2 hektar. Samlokalisering av förskola och park gör att att förskolans friyta kan minskas med cirka 700 kvm, beroende på antalet avdelningar. Det skapar även ett rumsligt sammanhang där förskolans lekmiljö är tillgänglig för allmänheten kvällar och helger.

Inom Masthugget, söder och Oscarsleden, förlängs det redan planerade aktivitetsstråket från Masthuggsområdet till den nya målpunkten och viktiga bytespunkten vid Stigbergskajen. Ytterligare torgytor planeras för i lägen för färjetrafik och framtida gång- och cykelbro. Befintliga parkytor vid Klippan bevaras och utvecklas till bostadsnära parker. Inom området finns det idag befintliga grönytor som bevaras och utökas. Sammantaget når föreslagen struktur upp till cirka 10% av offentlig friyta gentemot översiktsplanens riktlinjer om 15%.

Älvstråket och kajerna

Älvstråket utgör en strukturerande ryggrad inom området och föreslås utvecklas som ett pärlband av platser som är sammankopplade invid älven. Stråket föreslås växla mellan hårdgjord kaj för fartygsanlöp i öster, till mjuk strandlinje med ekologisk kantzon i hamnbassängerna i väster. Älvstråket ska bidra med både rekreativa och ekologiska värden. Slånter kommer vara en grundläggande lösning i erosionshantering, både över och under vattenytan.

Strukturen föreslår kajer för kommersiella ändamål vid Stigberget och Majnabbe, alltifrån turistbåtar och fiskebåtar till kryssningsfartyg och paradkajer för örlogsfartyg. Vissa fartyg och båtar kräver kajer med specifika förutsättningar och särskilda djup i vattnet. Vidare finns potential för att Masthuggskajen kan nyttjas för mindre båtar såsom turistbåtar.



Illustrativ karta: Mobilitet och infrastruktur, Göteborg stad och Ramboll

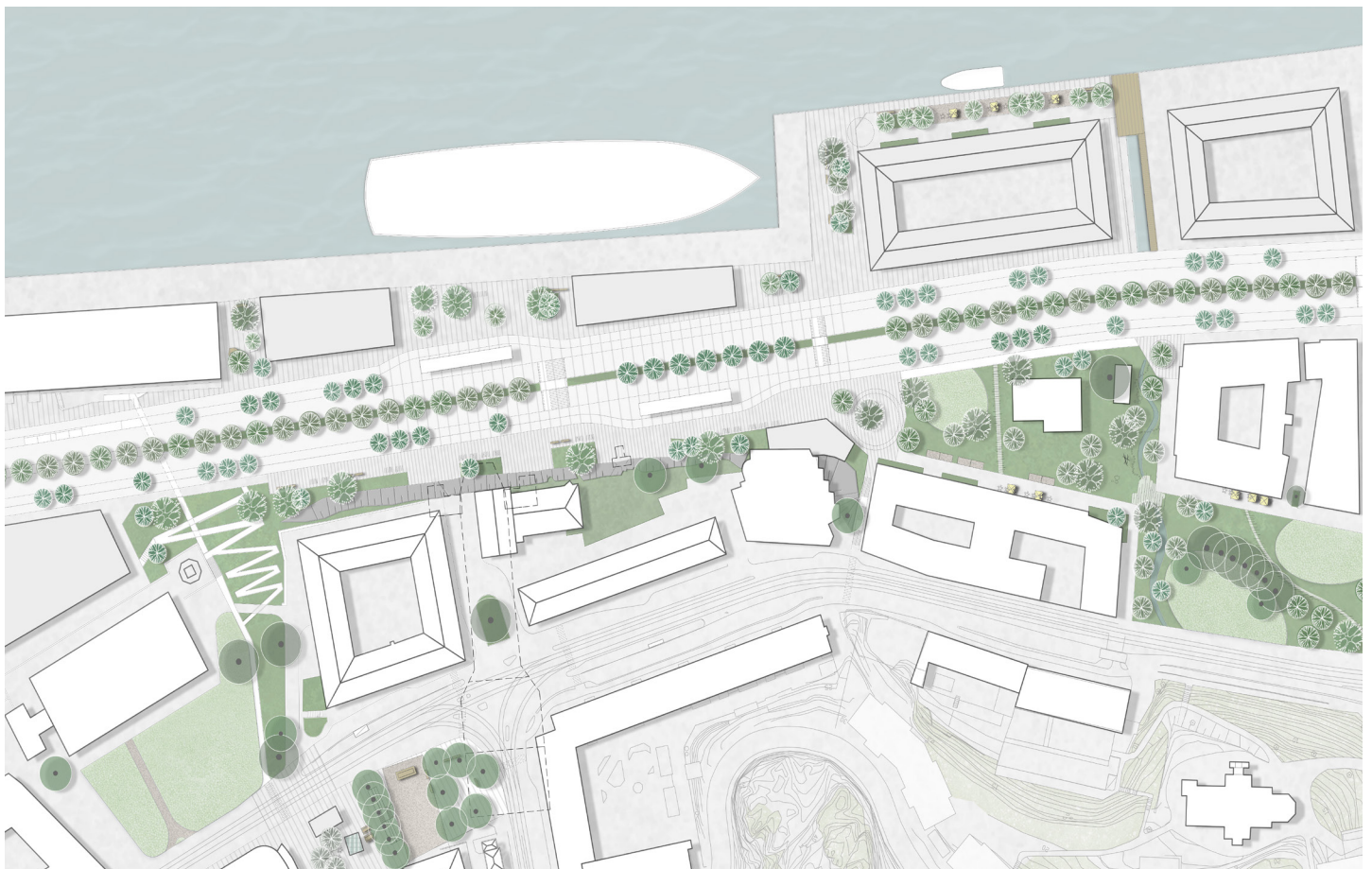


Illustration: Stigbergskajen med ny underjordisk hållplats för spårväg och entrér på Stigberget och Stigbergskajen samt hållplastlägen för buss på Oscarsleden, Mareld arkitektur

Mobilitet och infrastruktur

Oscarsleden föreslås utvecklas till en mer integrerad gata med fler korsningar i markplan. Planskildheten bibehålls dock vid Jaegerdorffsmotet, med en omstrukturering och omgestaltning av ytan under viadukten, samt av ramperna för av- och påfart till leden. Planskildhet bibehålls även vid Kustmotet, men med högre prioritet för gång- och cykel än idag, för att stärka kopplingen till föreslagen park vid Majnabbe. Av- och påfart för bil i Kustmotet kan komma att ersättas med en framtida plankorsning i Kustgatans förlängning.

Mellan Såggatan och Djurgårdsgatan föreslås Oscarsleden flyttas norrut och att Fiskhamnsmotet ersätts med tre trevägskorsningar i markplan, där även gående och cyklister kan passera. För att möjliggöra en korsning i plan mellan nuvarande Oscarsleden och Djurgårdsgatan så måste Oscarsleden förskjutas norrut för att hantera höjder och lutningar i området. Leden föreslås i denna del omvandlas till en boulevard, som möjliggör för gående och cyklister att ta sig mellan Masthugget och Fiskhamnen. Vid Järnvågen ska möjligheten att på sikt bygga en korsning i förlängningen av Nordhemsgatan värnas. Likaså ska kopplingen från Järntorget mot älven värnas för att möjliggöra en framtida bro på lång sikt.



Illustration: Lokalgata cirka ca 18-22 meter, Mareld arkitektur

Ett nytt lokalt vägnät inom området binder samman Jaegerdorffområdet med Fiskhamnen och kopplar upp både mot viktiga tvärgående stråk och mot framtida förbindelser över älven. Inom området är fokus att utveckla och stärka gång- och cykelvänliga gatumiljöer som hänger samman i ett gatunät både norr och söder om Oscarsleden.

Inom området planeras för ökad kollektivtrafik, dels två nya metrobusshållplatser på Oscarsleden, dels ett nytt hållplatsläge för spårväg under jord vid Stigberget inom pågående projektet för Lindholmsförbindelsen. Strukturen pekar ut hållplatslägen för färjetrafik och föreslaget gatunät stödjer framtida färjeförbindelser och kopplingar över älven i strategiska lägen.

Bilparkeringsbehovet inom området har översiktligt studerats. Eftersträvansvärt är att så få parkeringsytor som möjligt ska tillkomma utifrån områdets närhet till målpunkter och kollektivtrafik. Vid behov ska bilparkering samlokaliseras med andra funktioner i särskilt lämpliga lägen vid leden i ny struktur.

Stadsformsanalyser

Som en del av framtagandet av strukturidén har stadsformsanalyser gjorts för nuläge samt utifrån olika skisser på olika strukturer. Dessa har utgjort ett viktigt analysunderlag för strukturen. Genom stadsformsanalyser går det att analysera integration ihop med genhet i föreslaget gatunät, samtidigt som det går att överlagra boendetäthet och arbetandetäthet. Kombinationen kan förklara hur olika lägen idag och i framtiden kan ha stadslivspotential. Potential för stadsliv finns i viktiga stråk som har en hög uppkoppling kombinerat med många boende och arbetande i närheten. Här finns bland annat potential för lokaler i bottenvåningar som är utpekade.

Stadsformsanalysen har synliggjort att det är av strategisk vikt att det är möjligt att korsa Oscarsleden i föreslagna gatans förlängning för att området mellan älv och led ska kunna integreras och utgöra en utvidgad innerstad. Ett sammanhängande gatunät är viktigt för strukturen. De föreslagna gatorna i strukturen är Kustgatan, Såggatan, Styrmansgatan, Djurgårdsgatan, Hälsingegatan och någon av Sänkverksagatorna. Förlängningen av Värmlandsgatan uppvisar hög potential men är ej möjlig utifrån Göta tunnelns av- och påfartsramp.

Området runt Stigberget och Jaegerdorffsplatsen ses i föreslagen struktur få förändrat läge i staden med högre potential för att utveckla stadslivskvaliteter med goda lägen för centrumfunktioner med förstärkt kollektivtrafik. Det nya fiskhamnsområdet kan bli en plats med både hög dag- och nattbefolkning och kan bidra till en spännande blandning.

Lokaler i bottenvåningar ska särskilt prioriteras i lägen och stråk med hög stadslivspotential. Vid en omvandling av Oscarsleden mellan Järnvågen och nya fiskhamnsområdet finns stor potential att ta hand om och dra nytta av stadslivspotentialen med framtida lokaler i bottenvåningar. Även längs det redan planerade aktivitetsstråket i södra masthuggskajen finns denna potential, likväl som i ett mindre område vid Jaegerdorffsmotet.

Ett urval av stadsformsanalyser som gjorts för strukturen redovisas under konsekvenser och fortsatt arbete.

Alternativ och vägval

Inom föreslagen struktur är alternativa användningar möjliga för vissa kvarter och friytor. Att ändra föreslagen användning ger dock konsekvenser på området i stort, vilket redogörs för nedan.

Alternativ markanvändning

Ytor för kommunal service

Strukturförslaget pekar ut en plats för skola. Ytan språket uppgår till cirka 10 000 kvm. Ytterligare tre platser bedöms som möjliga för lokalisering av en skola. Samtliga tre platser får konsekvensen att en annan markanvändning behöver utgå till förmån för skola. De tre alternativa platserna är:

- I Majnabbe, där en ny fiskhamn föreslås är en alternativ användning skola tillsammans med cirka ett bostadskvarter. Alternativet innebär att verksamhetsområde med ny fiskhamn utgår och behöver lokaliseras på annan plats.
- I Majnabbe och majviken, området närmast vattnet, finns föreslaget bostadskvarter och yta för förskola och bostadsnära park, en alternativ användning skola. Alla andra användningar utgår till förmån för skola, även alternativ användning på bostadskvarter.
- I området där dagens Fiskhamn ligger föreslås stadsdelspark och förskola, är en alternativ användning här är skola. Ytterligare ett alternativ är att lokalisera ett vård- och omsorgsboende med behov av friyta i anslutningen till föreslagen förskola. Båda alternativen innebär att stadsdelsparken utgår och att området kommer ha brist på stadsdelspark om den inte omlokaliseras till Majviken.

Inom området Majorna-Linné finns ett politiskt uppdrag på områdesbad. Ytan för detta uppgår till cirka 5000 kvm och minsta mått om cirka 45 meter bred och 80 meter lång. I strukturidén finns yta för detta på fyra platser, vilka är följande;

- Majnabbe, i området närmast vattnet. Inom föreslaget bostadskvarter och yta för förskola och bostadsnära park, är en alternativ användning områdesbad i stället för bostadskvarter.
- Jaegerdorff, i kvarter invid Oscarsleden. Inom föreslaget bostadskvarter ryms yta för områdesbad, då utgår bostadskvarter.
- Fiskhamnen, i kvarter invid föreslaget verksamhetsområde. Inom föreslaget bostadskvarter med förskola, är en alternativ användning områdesbad.

- Fiskhamnen, inom föreslagen plats för stadsdelspark och förskola, är en alternativ användning områdesbad vilket gör att stadsdelspark utgår.

Om ett områdesbad ska lokaliseras inom området, är en generell konsekvens att ytor för park behöver minskas. Kapacitet inom befintligt bestånd av skola och förskola behöver studeras i samband med detaljplanering av området.

Både områdesbad samt vård- och omsorgsboende bedöms kunna lokaliseras antingen inom området eller utanför området, inom stadsdelen Majorna-Linné. Fler alternativa platser är identifierade och en lokaliseringsutredning pågår för områdesbad.

Alternativa strukturer

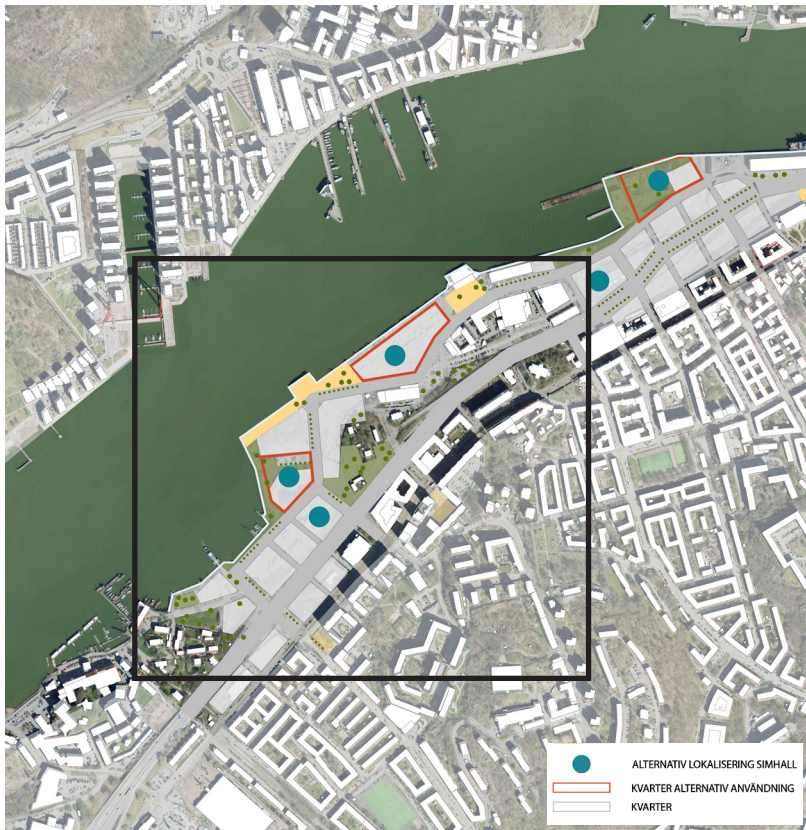
Jaegerdorffsområdet

Området invid Jaegerdorffsmotet har studerats fördjupat avseende struktur för att kunna omhänderta områdets kvaliteter, utmaningar och framtida behov. Begränsningar finns i topografi och rådighet över Oscarsleden, utmaningar i hantering av vatten och kvalitéer i läge och kulturmiljöer från olika tidsepoker.

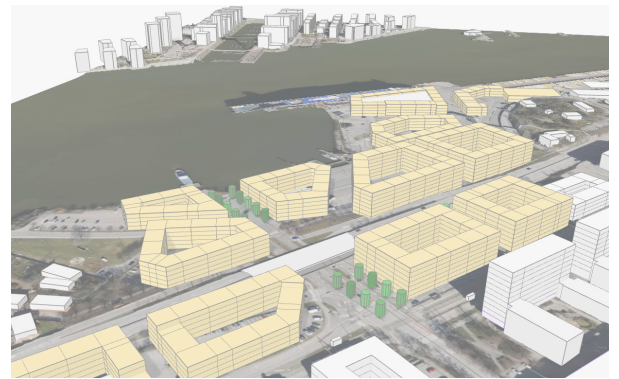
Strukturen utgår från platsens förutsättningar och Göteborgs utvidgade innerstad. Strukturen knyter ihop befintlig bebyggelse med ny genom ett antal stråk och öppnar upp vattenrummet för allmänheten. Utgångspunkten är mjuk älvkant och ett sammanhängande älvstråk med flexibla klimatanpassningsytor och parkmiljöer invid vatten.

Vidare är ett diagonalt stråk bärande i strukturen, som spänner från Karl Johansgatan under leden bort till Londonpiren (Tysklandsterminalen), med ett föreslaget hållplatsläge för framtida färjetrafik, och på lång sikt läge för ny gång- och cykelbro. Strukturen med diagonalen innebär att fler utblickar och stråk hålls öppna och att kontakten med älvrummet blir tydligare i befintlig stadsväv. Det innebär även att djup av olika bebyggelsepoker synliggörs från älven. Ett diagonalt stråk innebär en god orienterbarhet och högre genhet för gång- och cykeltrafik samt att gatustrukturen för bil förläggs längre in i strukturen. Slottsskogsgatans förlängning under vägbron utgör ett samlande stadsrum för de olika bebyggelseområdena runt platsen och kan omhänderta trafik, skyfall och flöden av människor.

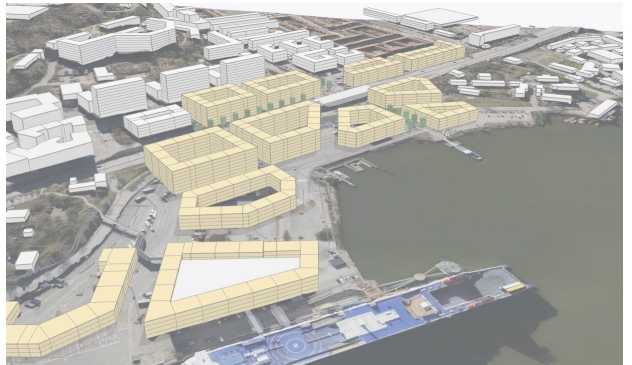
Strukturen innebär ungefär samma andel kvarter-smark och BTA som den struktur som presenteras i



Illustrativ karta som redogör för alternativ användning och område som studerats fördjupats avseende struktur, Jaegerdorffområdet.



Volymskiss över alternativt förslag Jaegerdorff, från Kungsladugård



Volymskiss över alternativt förslag Jaegerdorff, från älven

strukturidé. Strukturen är flexibel och kan byggas ut över tid men behöver fungera i delar och helhet.

De parkeringsytor för bil som försvinner i Jaegerdorffsområdet till följd av ny struktur bör samlokaliseras i en gemensam mobilitetslösning inom området.

Oscarsleden utan omvandling

Föreslagen strukturidé utgår från att Oscarsleden på sikt behöver omvandlas, i olika grad i olika delar av sträckan, och att ny bebyggelse med bostadsinnehåll hänger tätt samman med det. Om Oscarsleden inte omvandlas enligt förslaget, kommer området som kan knyta Majorna till Fiskhamnen och älven, fortsatt vara åtskilda enklaver av bebyggelse. Detsamma gäller för Masthuggskajen.

Stora trafikmot utgör barriärer och ger endast förutsättningar för en bebyggelsestruktur som tar hänsyn till överdimensionerade trafikanläggningar med impedimentsytor, vilket ger ytor som i ett senare skede kan vara svåra att bebygga. Värdet på en bebyggelsestruktur utan en omvandlad Oscarsled minskar och det har betydelse för inkomsterna från en framtida exploatering.

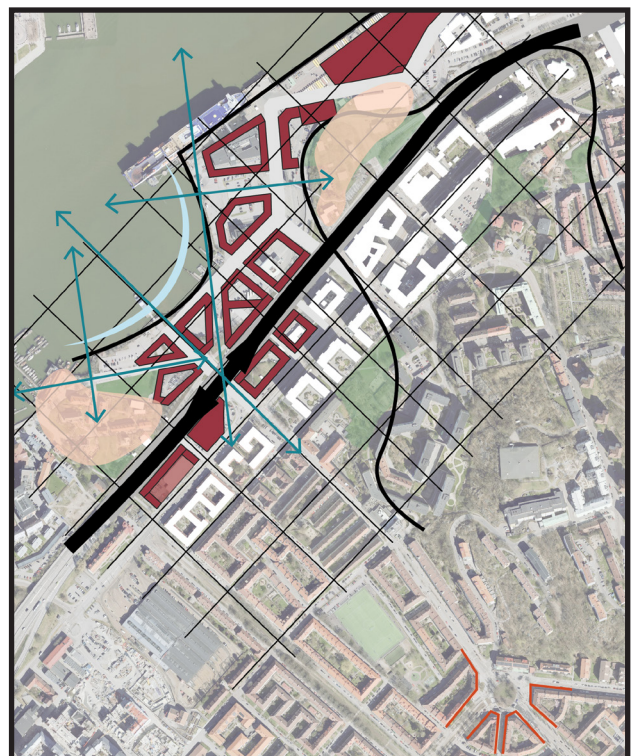


Bild: Utsnitt av strukturdel för Jaegerdorff som studerats fördjupat och som utgör ett förslag till en alternativ struktur



GENOMFÖRANDEFÖRUTSÄTTNINGAR

Ett genomförande av strukturidén för Södra Älvstranden, delen Järnvågen till Klippan, är kopplat till flera utmaningar. I detta kapitel beskrivs de viktigaste genomförandeaspekterna översiktligt.

Markägoförhållanden

I nuläget har kommunen rådighet över mark för omvandling till blandstad främst i anslutning till Jaegerdorff och Fiskhamnen. Om staden i egenskap av markägare vill skaffa sig rådighet över stadsutvecklingen på de ytor som Göteborgs hamn idag äger behöver staden förvärva marken av Göteborgs Hamn. Några byggnader ägs av kommunala bolag och ytterligare några fastigheter som påverkas är privatägda.

Trafikverket är väghållare för Oscarsleden inklusive trafikmot. Trafikverket skriver i sitt ställningstagande om ny dragning av E45 att om förändringar av någon del av vägnätets funktioner och huvudmannaskap ska ske, bör överenskommelser tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Stad. Strukturiden visar på potential oavsett markägare och väghållare.

Markföroreningar

Generellt bedöms föroreningsnivåerna vara högre än Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning, KM (bostäder och skolor), inom merparten av planområdet.

Området har fyllts ut successivt sedan början av 1800-talet. Den tidigare strandlinjen skiljer sig i vissa fall stort från den nuvarande. Detta är särskilt påtagligt längs Masthuggskajen, Fiskehamnspiren och Elof Lindälvsgrava vid Majnabbehallen. Dessa sträckor och tidigare hamnkanaler har, i de fall kajen inte är en pådäckskaj, fyllts ut med diverse överskottsmaterial, allt från mudd och schaktmassor till rivningsmaterial, slagg, kol mm. Fyllnadsmassornas mäktighet kan ställvis vara upp till 10 m och sannolikt som störst i de gamla hamnkanalerna. Det bedöms finnas stor risk för föroreningar i sedimenten främst i lugna områden under eventuella pådäckskajer och där det förekommit liten eller ingen båttrafik.

Kajer och andra anläggningskonstruktioner samt närheten till vatten kan försvåra och fördyra eventuella avhjälpandeåtgärder genom förekomst av betong, pålar, svårigheter att sponta och risk för vatteninträning i schakten.

Geotekniska faktorer så som stabilitet kan påverka vilka möjligheter som finns för avhjälpande avseende såväl urschaktning som övertäckning eller markhöjning.

Geoteknik och markmiljö

Generellt är det inom de lägst belägna områdena längs älven som de mest betydande sättnings- och stabilitetsproblemen föreligger. Sammantaget innebär detta komplicerade grundläggningsförhållanden. Stabilitetshöjande och sättningsreducerande åtgärder kommer generellt att krävas.

Då användningsområdena och byggnationen inom kajområdena har skiftat under årens lopp förekommer förstärkningsåtgärder, konstruktioner, installationer och anläggningar med varierande ålder och skick. Kajerna som idag återfinns inom Göteborgs hamns överseende (Masthuggskajen, Stigbergskajen och Majnabbehallen) inspekteras kontinuerligt och skador av det allvarligare slaget förstärks. Generellt är dessa kajsträckor enligt Göteborgs hamn i relativt gott skick. Undantaget är kajen längst västerut invid Stigbergskajen som är i mycket dåligt skick. Stora delar av kajerna i Fiskhamnen är i behov av renovering/ombyggnation. Delar är avspärrade för både fartygs- och fordonstrafik och Stigbergskajen och tråkajen i Fiskhamnen är i så dåligt skick att de inte får beträdas.

Leran inom området innebär att all tillskottslast, som exempelvis markuppfyllnader eller grundvattensänkning, kommer leda till sättningar vilket kan orsaka stora skadliga sättningar på till exempel befintliga byggnader och ledningar och ge ökade påhängslaster på befintliga pålar. De största sättningarna bedöms pågå inom Masthuggskajen (särskilt inom dess västra del), samt inom Fiskhamnens och Majnabbehallens hamnplan. Inom Fiskhamnen har exempelvis sättningar i storleksordningen upp mot 3–4 cm/år konstaterats.



Bild: Fiskhamnens hamnplan vid gammal pir som inte får beträdas

Värden och hänsyn

Naturmiljö

Hela området berörs av miljö kvalitetsnorm för vatten eftersom det ligger i anslutning till Göta älv och havet. Området är starkt påverkad av hamnverksamhet, kajer, stadsbebyggelse och andra verksamheter. Vattenförekomsten status har klassats till måttlig ekologisk potential och får inte försämrats.

Strandzonen är heller inte naturlig som en följd av utfyllnad och hamnverksamhet och behöver åtgärdas vid en omvandling från industri till blandstad. Det finns behov av att bevara och utveckla de mer mjuka strandkanterna med viss ekologisk funktion som sammanfaller med hamnbassängerna vid Fiskhamnen och Majnabbe där det finns en särskild möjlighet att stärka den ekologiska funktionen. Hanteringen och reningen av dagvatten är viktigt ur en ytsynpunkt och bör ges plats inom området i nya gatu- och parkmiljöer.

Kulturmiljö

Södra Älvstranden omfattar flera värdefulla kulturmiljöer och kulturhistoriskt värdefulla byggnader som tillsammans speglar hamn- och sjöfartsstaden utveckling från 1600-talet fram till idag. Miljön besitter höga kulturhistoriska värden och omfattas i delar av riksintresse för kulturmiljövärden. Bebyggelsemiljöer inom området är upptagna i Göteborg stads program för bevarande.

Möjligheten att läsa stadslandskapets morfologi som berättar som stadens utveckling i djupled från andra sidan älven (som en betraktelsepunkt bland flera) är central genom hela planområdet, och absolut i vissa lägen. Sammantaget är det från älvsidan en betydande del av stadens samlade siluett som påverkas av strukturdén.

Den befintliga stadens struktur, skala och proportioner på flera platser utmed älvkanten är av avgörande betydelse för möjligheten att tillgodogöra sig den riksintressanta berättelsen. Särskild hänsyn behöver tas till befintliga bebyggelsemiljöer utifrån bland annat siktlinjer och skala på ny bebyggelse.

Området är olika känsligt för ny bebyggelse. Från Jagerdorff till Majnabbe finns en hög känslighet för ny bebyggelse och skala utifrån de småskaliga kulturmiljöerna vid Klippan och Majnabbeberget. Öster om Majnabbeberget finns en viss känslighet men är mer tåligt för tillkommande bebyggelse. För Fiskhamnen finns en hög känslighet i att blockera bakomliggande kulturmiljöer med ny

bebyggelse i högre skala. Vid Stigberget finns en hög känslighet och det är viktigt att Sjöfartsmuseets särställning i stadsbilden inte utmanas och att siktlinjer från sjömanskyrkan inte blockeras. Även för Masthugget finns en hög känslighet som kopplas till hur ny bebyggelse kan ha en avskärmade effekt av den befintliga stadens kontakt och relation med älven som är viktig samt kopplingen till de äldre byggnader med hamn- och sjöfarts- och industrianknytning som då kan skymmas.



Karta över området med riksintresset kulturmiljö, byggnadsminnen och kyrkor samt miljöer upptagna i stadens bevarandeprogram

Ledningsflyttar

Inom befintligt verksamhetsområde går ledningar först och främst till färjeterminaler och verksamheter. Flertalet ledningar återfinns samlat längs Oscarsleden. Ledningar kan påverkas vid höjning respektive sänkning av Oscarsleden samt förflyttning i sidled, särskilt berörs i strukturförslaget befintligt Fiskhamnsområde. Ledningar korsar älven väster om Fiskets hus. Det finns många ledningar under Jaegerdorffsplatsen vilket ökar komplexiteten att få till ett multifunktionellt stadsrum här.

Hälsa och säkerhet

Oscarsleden innebär svåra och otrygga vistelsemiljöer, höga bullernivåer och dålig luftkvalitet. Trafiken på Oscarsleden skapar problem med höga halter av luftföroreningar som påverkar hur och vad som kan planeras närmast leden. Tunnelmynningen vid Götatunneln sticker ut som särskilt problematisk. Bullernivåerna från trafiken är höga och kan antas fortsätta vara höga om inte hastigheten sänks betydligt. Buller från verksamheter bedöms försumbara i relation till trafiken. Oscarsleden innehåller i vissa delar rekommenderad färdväg för farligt gods som förändras vid en flytt av färjor.

Inom området finns stora utmaningar kring hantering av vatten och översvämningsrisk från skyfall och stigande vattennivåer.

Kapacitet Oscarsleden

Tidiga trafikanalyser visar att det är möjligt att hantera dagens trafikflöden på Oscarsleden med lägre hastigheter och förändrad utformning men att det kan påverka andra trafikleder i staden. Trafikverkets basprognos visar att trafiken förväntas öka markant på alla de större lederna i staden till följd av en ökad resandeefterfrågan. Idag trafikeras Oscarsleden av ungefär 50 000 fordon/dygn. Flödena bedöms enligt basprognos öka till ungefär 80 000 fordon/dygn om inga trafikstyrande eller trafikminskande åtgärder vidtas så att utvecklingen går i riktning mot de mål som Göteborgs Stad har för trafikutvecklingen.

För hela staden på kort sikt, till år 2030, bedöms störst potential ligga i överflyttning till cykelresor och i viss mån till gångresor och kollektivtrafikresor. På 2030-talet förväntas ett antal större kollektivtrafikåtgärder färdigställas (Västlänken, Lindholmsförbindelsen, förlängda spårvagnar, metrobusstutbyggnad) vilket ger en större potential för överflyttning till kollektivtrafiken. På längre sikt förväntas fotgängarflödena öka i takt med att staden förtätas och fler får närmre till sina målpunkter, vilket gör gångresan mer konkurrenskraftig.

Om antalet bilresor ökar efter 2030 behöver denna ökning hanteras genom att belastningen på vägnätet, genom olika styrmedel, fördelas mer jämt över tid och rum.

Analyser över en omvandling på Oscarsleden utifrån sänkta hastigheter, fler korsningar i plan och körfält som tas i anspråk för busstrafik resulterar i att delar av trafiken tar andra vägar inom staden, både på kommunalt och statligt vägnät. En omvandling av Oscarsleden innebär, enligt genomförda trafikanalyser med basprognosen som jämförelsealternativ, att delar av biltrafiken

kommer att välja andra körvägar då kapaciteten på Oscarsleden minskar. I första hand förväntas Lundbyleden och Dag Hammarskjöldsleden få ökade trafikflöden. På Lundbyleden bedöms ökningen bli ungefär 7000 fordon/dygn och på Dag Hammarskjöldsleden bedöms ökningen bli ungefär 4500 fordon/dygn. Västerleden avlastas med ungefär 6500 fordon/dygn. .

Kapacitet kollektivtrafik

För närvarande pågår flera utredningar kopplat till kollektivtrafik inom området. Det pågår ett arbete med en sammanslagning av de olika linjenätsutredningar som genomförts för trafikkoncepten i Målbild Koll2035 (metrobus, citybus och spårvagn). Den pågående planering av Lindholmsförbindelsen kommer att ha stor påverkan på trafikeringen med kollektivtrafik inom och i anslutning till området. Kapaciteten förväntas öka och kollektivtrafiken i de centrala delarna av Göteborg avlastas och resor blir snabbare och smidigare. I linjenätsutredning för metrobus pekats Oscarsleden ut som stråk för två linjer. För att kollektivtrafikförsörja hela området kan kompletterande busstrafik krävas.

Stigberget pekats ut som en systemviktig bytespunkt, där byten mellan trafikslag ska kunna ske effektivt, både för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Med en utbyggnad av Lindholmsförbindelsen får Stigberget en stärkt betydelse som bytespunkt för kollektivtrafiken med betydligt högre flöden av resenärer.

Vid ett införande av Metrobus-konceptet på Oscarsleden med hållplatser vid Stigberget och Jaegerdorff skulle det kunna bli aktuellt att ett körfält på Oscarsleden ianspråk tas för busskörfält. En sådan åtgärd skulle komma att påverka framkomligheten för busstrafik markant längs leden men får även stor negativ inverkan på biltrafikens framkomlighet.

Tabellen beskriver bedömning av kapacitet kollektivtrafik

Kollektivtrafik	Område idag	Bedömning	Strukturidé	Bedömning
Spårvagn	Spårvagnshållplatser längs Karl-Johansgatan	Relativ god kapacitet	Stadsbana och spårvagn	God med ytterligare bytesmöjligheter
Buss	Områdesbuss, Expressbuss	Få hållplatser och bytesmöjligheter	Metrobus, Områdesbuss	God med ytterligare bytesmöjligheter
Färja	Klippans färjeläge	Ej god, endast ett läge	Fler (1-3) Framtida färjeförbindelser	God, med ytterligare bytesmöjligheter

Kapacitet teknisk försörjning

Dricksvatten, spillvatten samt dagvatten

Det saknas i stort sett teknisk försörjning för dricksvatten inom hela området väster/norr om Oscarsleden. Nytt ledningsnät behöver därför byggas i framtida gatustruktur. Samma situation gäller för spillvatten där det idag enbart finns kortare ledningssträckor och en mindre pumpstation vid Fiskhamnen.

Kapaciteten på befintligt dricksvattenledningsnät utanför området är tillräckligt för att bygga vidare mot nytt område och för att försörja planerad bebyggelse. Kapaciteten i spillvattenledningsnätet är varierande och en del större stråk kan behöva dimensioneras upp till följd av exploateringen. Åtgärder utanför området kan komma att krävas för anslutningar till befintligt ledningsnät och i den norra delen av området finns det ett mindre kombinerat system som är lämpligt att separera i samband med exploatering.

Utbyggnad av anläggningar för dagvattenavledning i lokalgator kommer att krävas och beroende på hur den övergripande dagvattenhanteringen planeras kan dagvattensystemet behöva klimatanpassas längst ner mot älven. Fortsatt utredning kring den strukturella hanteringen av dagvatten krävs och om pumpstation(er) krävs behöver plats avsättas för dessa i tidigt skede. Anpassning av dagvattensystemet till framtida medelvattennivåer behöver ske.

Fjärrvärme och fjärrkyla

Idag försörjs befintliga verksamheter i industriområdet norr om Oscarsleden med fjärrvärme. Vid en avveckling av Rosenlundverket bedöms en ökad redundans behövas i fjärrvärmenätet varpå behov uppstår på sikt att utveckla fjärrvärmenätet i området norr om Oscarsleden, från Masthuggshalvön till Klippan.

Det bedöms finnas behov av en koppling över älven från området, antingen mot Eriksberg eller mot Lindholmen. För att möjliggöra denna koppling krävs samordning i stadsutvecklingen avseende planering av infrastruktur under mark i området. Det är endast i områdets östra del som det finns anslutningar till fjärrkyla som hänger samman med befintlig färjeverksamhet på Masthuggskajen. Potential vid en omvandling från industriområde till blandstad att försörja ny bebyggelse i detta läge med fjärrkyla, vilket i första hand är aktuellt för kontorsverksamheter.

Elförsörjning

Området är välförsörjt avseende el utifrån nuvarande ledningsnät och befintliga verksamheter. Kapacitet finns för att försörja området med el vid en omvandling från industriområde till blandstad (cirka 2000 till 4000 nya bostäder) men kräver i omfattningen cirka 5–10 transformatorstationer

Det är viktigt att ha med sig frågan om elförsörjning och ledningsnätets behov av utrymme vid planering av gatustrukturen för området. Befintliga ledningar hänger samman med befintligt vägnät och bedöms i stort vara möjliga att flytta vid behov. De förbindelser i elnätet som finns över älven inom området ska inte ses som önskvärda att flytta. Generellt går nytt ledningsnät att samordna vid behov av markhöjning inom området.



Bild: Fd Pumpstationen



Bild: Rosenlundverket och Lagerhuset

Genomförandeanalys för delområden

1. Jaegerdorff

Området Jaegerdorff har studerats fördjupat då det pågår detaljplanering inom området. Viktigt för delområdet är att omhänderta kvalitetér ut mot vattnet för både offentliga ytor, befintlig och tillkommande bebyggelse. Vidare att tillskapa ett stadsrum som kopplar samman de olika områdena runt Jaegerdorffsmotet och att verka för sammankopplande stråk samt potential för koppling mellan Tysklandsterminalen och Eriksberg.

Beroenden inom delområdet för utbyggnad har med möjligheten att ta bort delar av eller alla ramperna på trafikmotet och ersätta med in- och utfarter vid Kustgatan alternativt Kustmotet. Vidare krävs en övergripande lösning för trafikstruktur och skyfallslösning under vägbron som hänger samman med höjdsättning inom området. Nya bostäder i området kräver en utbyggnad av kommunal service i delområde 2.

2. Majnabbe väst

Majnabbe väst har studerats fördjupat ihop med Jaegerdorff, område 1. Viktigt inom området är siktlinjer och kopplingar från kulturmiljön på Majnabbeberget mot älvrummet och Älvsborgsbron. Även framtida behov av att struktur omhändertar kopplingar i form av färjetrafik eller på längre sikt en gång och cykelbro mot Eriksberg är viktigt. Området är lämpligt för placering av kommunal service och innehåller två kvarter med möjlig flexibel användning samt två parker vilka behövs för utbyggnad av bostäder inom andra områden.

En skyfallslösning i gatustruktur mot park behöver beaktas. Beroenden inom delområdet för utbyggnad hänger ihop med avtalstider för friköpt färjeterminal och behov av tillfällig ersättningsplats för kryssningskajen Stigbergskajen, som påverkas under genomförandet av Lindholmsförbindelsen.

3. Majnabbe öst

Inom området föreslås en ny Fiskhamn ligga och strukturen tillgodoser en större byggnad och att flera av de befintliga byggnaderna bevaras. Beroende finns till ny fiskhamn och behov av kaj. Området har inga beroenden till Oscarsledens utveckling, behov finns att höja marken inom området och en sammankopplande gata mellan Fiskhamsgatan och Majnabbe.

4. Fiskhamnen

Inom området föreslås både ny blandad bebyggelse, kommunal service och en mindre stadsdelspark samt hantering av skyfall. Områdets utveckling har ett starkt beroende till Oscarsledens omvandling och stadsdelsparken tillgodoser behov som uppstår i andra områden.

För att delområdet ska omvandlas till blandstad krävs en flytt av Fiskhamnen och beroenden finns därmed till delområde 3, Majnabbe öst. Samverkan pågår med nuvarande aktörer i Fiskhamnen för att ta fram ett stadsbyggnadsförslag för en ny fiskhamn. Vidare behöver nuvarande tomträtter sägas upp av staden eller att villkoren för tomträtterna förändras. Under en närstående period finns möjlighet att säga upp tomträtterna med avsikt att förändra markanvändningen då avtalsperioderna löper ut.

5. Stigberget

För delområde Stigberget föreslås främst en omvandling av stadsmiljön vid Stigbergskajen med begränsad möjlighet till förtätning för att stödja en ny bytespunkt och entré till en utvidgad stadskärna. Området behöver kunna koppla samman delområdena 4, Fiskhamnen och 5, Masthugget samt befintlig bebyggelsen söder om Oscarsleden. Området har beroenden till en omvandling av Oscarsleden, en utbyggnad av Lindholmsförbindelse och komplettering av hållplatsläge för buss.

Beroenden finns till pågående planering, detaljplaner och järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen samt Göteborgs hamns framtida anspråk på sin fastighet vid Stigbergskajen. Det är viktigt att olika delprojekt inom området har en gemensam målbild för hur gaturummet vid Stigbergskajen ser ut vid en färdigbyggd Lindholmsförbindelse. Detta kräver en taktning i tid och fortsatt samverkan i området för olika åtgärder som tillsammans bidrar till en attraktiv stadsmiljö.

6. Masthugget

Inom området föreslås inget i strukturidén som hänger ihop med andra delområden utöver Älvstråket och omvandlingen av Oscarsleden. Beroenden inom delområdet för utbyggnad hänger ihop med avtalstider för friköpt färjeterminal samt ett planerat större arbetsområde väster om färjeterminalen under genomförandet av Lindholmsförbindelsen.

Karta delområden



Tabellen beskriver delområden och utbyggnadsberoenden för strukturiden

Delområden	Rådighet och avtal	Beroenden	Oscarsleden
1 Jaegerdroff	Exploateringsförvaltningen , mindre delar Göteborgs par- kerings bolag och Göteborgs hamn Pågående planarbete och mark- anvisningsavtal. Trafikverket vägghållare	Flytt av färjeterminaler Lösning för skyfall och trafik vid Jaegerdroff	Hantering av ramper vid Jaegerdroffs- motet Hållplatsläge buss
2 Majnabbe väst	Stort markinnehav Göteborgs hamn, mindre vid park och befintligt exploateringsförvalt- ningen Avtalstider för friköpt terminal- byggnad och tomträtter Trafikverket vägghållare	Flytt av färjeterminaler Lösning för skyfallsstråk i gata Tillfällig plats för kryssningskaj vid Tysklandsterminalen Park och kommunal service	Framtida in- och utfart vid Kustgatans förlängning
3 Majnabbe öst	Eventuellt framtida kommersiell kaj som ägs av Göteborgs hamn Avtalstider för tomträtter	Flytt av färjeterminaler	Hantering av Kust- motet
4 Fiskhamnen	Hantering av avtalstider för tomträtter Privat markägande Trafikverket vägghållare	Flytt av färjeterminaler för flytt av fiskhamn , beroende till del- område 3 Stadsdelspar och kommunal service	Omvandling av tra- fikled till stadsgata och förflyttning av gata norrut
5 Stigberget	Göteborgs hamn äger kommer- siell kaj Trafikverket vägghållare	Lindholmsförbindelsens utbygg- nad	Omvandling av tra- fikled till stadsgata Hållplatsläge buss
6 Masthuggs- kajen	Avtalstiderfriköptterminalbygg- nad Trafikverket vägghållare	Flytt av färjetemrinaler Lindholmsförbindelsensutbyggnad	Omvandlingavtrafikled till stadsgata



KONSEKVENSER OCH FORTSATT ARBETE

För att nå målet om en hållbar stad har tre strategier lyfts fram och prioriterats i översiktsplanen: att planera för en nära, sammanhållen och robust stad. Här beskrivs vilka konsekvenser strukturidén bedömn ha utifrån dessa och hur fortsatt arbete kan se ut.

Nära, sammanhållen och robust stad

Stadsformsanalyser med bäring på indikatorer från uppföljningen av översiktsplanen har utgjort en grund för bedömning av strukturförslagets konsekvenser för att nå en mer nära, sammanhållen och robust stad. Urval av dessa redovisas th.

Nära

Förslaget möjliggör för fler boende och att en utvidgning av innerstaden möjliggörs västerut utmed älven. Förslaget bygger på att Oscarsleden inte kvarstår som den barriär den är idag och förutsätter en omvandling av leden vilket ökar närheten till omkringliggande stadsdel och stad.

Förslaget om en variation av bostäder och verksamheter invid älven gör att området befolkas med både boende och verksamheter vilket är positivt. Förslaget möjliggör för flera olika lägen för kommunal service, men ytorna är begränsade. En omvandling av industrimark till blandstad minskar stadens ytor för verksamheter av olika slag. Ytor längs kajerna tillgängliggörs och möjliggörs för andra båtändamål än färjor, det främjar fler användningsområden för kajerna.

Nya mötesplatser och offentliga rum tillskapas samt tillgängliga parker och naturområden samt ökar närheten till vatten. Förslaget innebär dock att översiktsplanens mål om god tillgång till park- och naturområden inte uppnås i hela planområdet. Vidare uppnår stadsdelsparken och en av de bostadsnära parkerna inte riktlinjerna om minimimått. Närhet och tillgängligheten till befintlig kollektivtrafik stärks samtidigt som kollektivtrafik-kapaciteten utökas.

Sammanhållen

Området kräver stora åtgärder för att kunna förtätas men skapar samtidigt möjligheter för hållbart resande och flöden av människor som gynnar stadslivet. Att gå mot Oscarsleden som en mer integrerad stadsgata innebär en ökad närhet för området och en mer finmaskig struktur som kan skapa goda förutsättningar för ökad orienterbarhet och tillgänglighet för gående och cyklister.

De stora kollektivtrafikinvesteringarna som föreslås kommer att tillgängliggöra området för fler och skapa förutsättningar för hållbart resande. Kopplingar över över älven både genom färjetrafik och ny underjordisk spårväg skapar en mer sammanhållen innerstad.

Olika boendeformer möjliggörs i flerbostadshus i en kvartersstruktur men är beroende av Oscarsledens omvandling. Den ekonomiska hållbarheten bedöms öka då förutsättningarna för bostadsbyggandet ökar och den sociala hållbarheten ökar när stadens sammanhållning förbättras. Med hänsyn till höga kostnader för exploateringen samt läget i staden kommer bostäderna troligen bli dyra vilket kan innebära att områdets möjligheter att bidra till minskad segregation uteblir.

Flera tillgängliga parker och offentliga platser pekas ut på ytor i nära anslutning till älven som idag inte är tillgängliga för allmänheten. Detta är positivt för att skapa en mer robust stad och för att åtgärda brister som översiktsplanen identifierat inom innerstaden. Dock innebär förslaget att parkerna behöver kunna samnyttjas och vara flexibla för att också nyttjas för klimatanpassning och som kompensatorisk åtgärd för förskola och grundskola vilket kan vara negativt utifrån parkperspektivet.

Robust

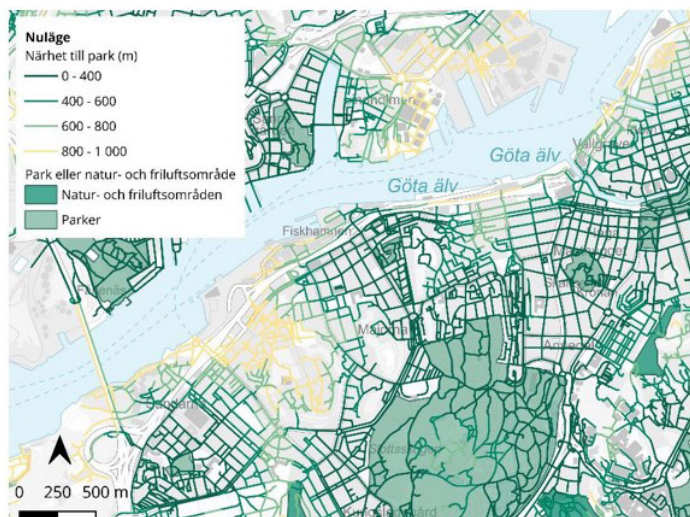
En samrådsprocess har genomförts inom arbetet med ändringen av fördjupad översiktsplan för Södra älvstranden vilket inneburit möjlighet för allmänheten och olika remissinstanser att tycka till.

Omvandlingen av Oscarsleden till en integrerad gata kan leda till sänkt hastighet, minskat trafikbuller och förbättrad luftmiljö. Positiva aspekter utifrån exploatering innebär rening av dagvatten, sanering av förorenad mark och utveckling av nya parker samt att kulturmiljön värnas och hållbara transportsätt gynnas samtidigt som ny bebyggelse, gatemark och kajer bidrar negativt på klimatpåverkan. Hantering av klimatförändringar sker till stor del för tillkommande bebyggelse i första hand. Utvecklad biologisk mångfald genom nya parker och mjuk ekologisk kantzon. Dock når inte förslaget i sin helhet upp till riktlinjer om 15 procents friyta.

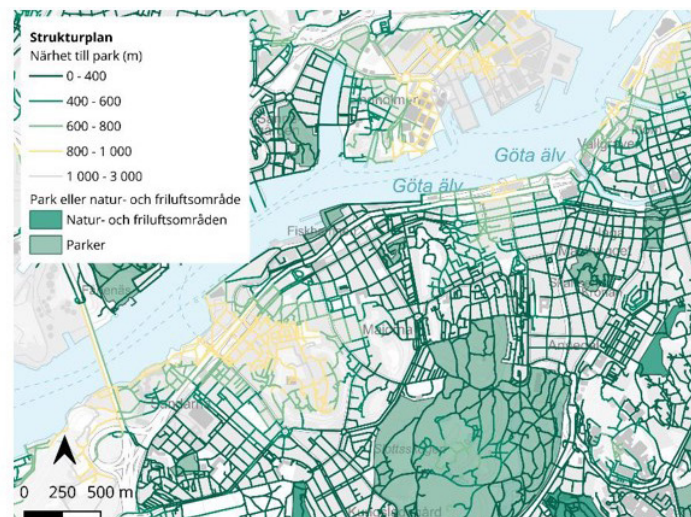
Vissa verksamheter flyttas från området och andra ges möjligheter att utvecklas tillsammans med bostäder när färjetrafiken flyttar. En blandning av olika verksamheter ger ett diversifierat näringsliv inom området men det är då viktigt att även befintliga verksamhetslokaler kan behållas.

Stora delar av kulturmiljön som angränsar till området kommer att påverkas av ny bebyggelse. Identitetsbärande byggnader och kulturmiljöer behöver ges utrymme att synas i förslag till ny struktur. Dessa är viktiga bärare av stadens identitet och risk om inte hänsyn tas i skala och höjd är att kulturmiljön påverkas negativt.

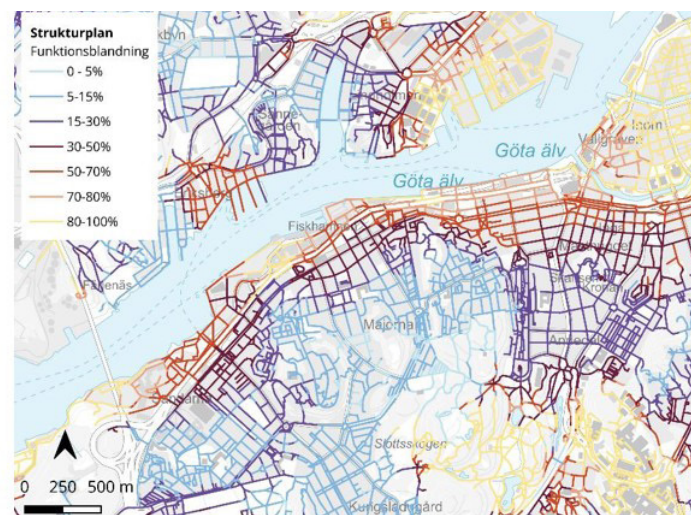
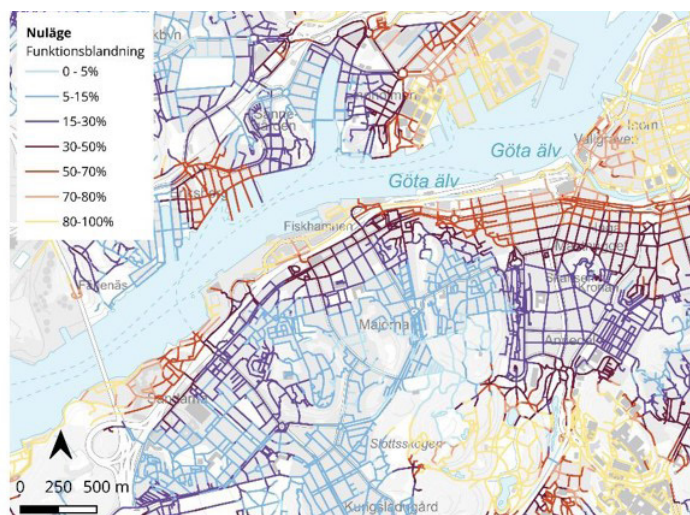
Utgångspunkt/nuläge



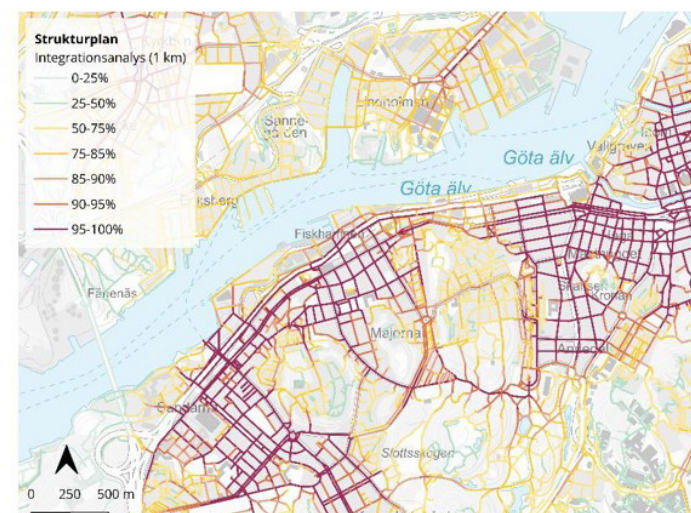
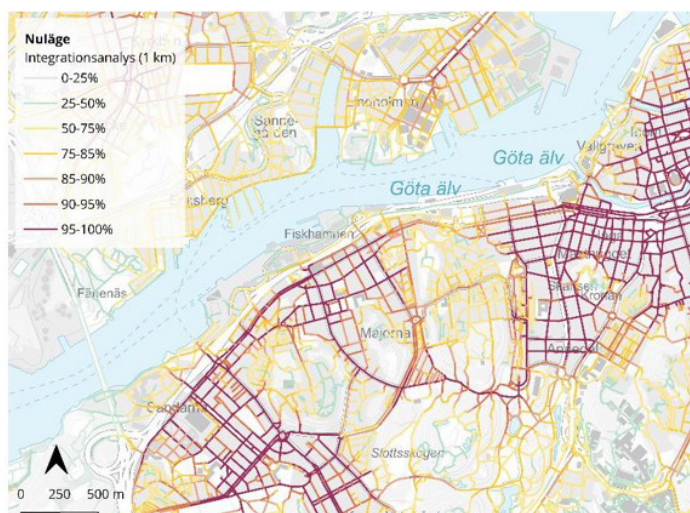
Förändring genom strukturförslag



1 Kartor över närhet till stadsdelspark. I strukturförslaget så ser man att närheten ökar i östra delar men att samma situation kvarstår i väst



2 Kartor över funktionsblandning dag(gul) och nattbefolkning(blå). I strukturförslaget så ser man potential för god funktionsblandning.



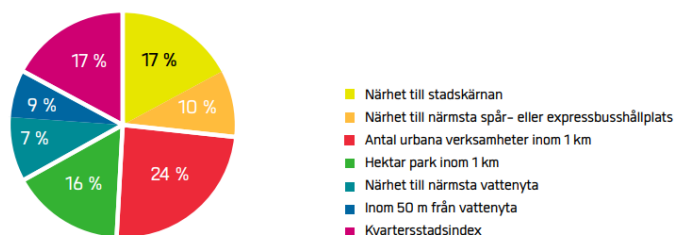
3 Kartor över integration 1 km. I strukturförslaget så ser man potential för att öka integrationen i området och befintlig stadsdel.



Karta: Utdrag ur Göteborgs utvidgade innerstad(GUI) för området, arbete pågår med uppdatering inom geografin

Tabellen beskriver en översiktlig bedömning av strukturidén utifrån parametrar för värdeskapande stadsutveckling

Stadskvaliteter	Område idag	Strukturidé
Närhet stadskärna	- 500 meter	0-500 meter
Närhet kollektivtrafik	God, spårväg och buss	Mycket god, förbättras
Andel urbana verksamheter	God blandning längs Karl-Johansgatan	Potential att spridas i stråk till nytt område
Närhet till vattenyta	ca 0-300 meter	0-300 meter men ökar närhet för fler genom nytt gatunät
Inom 50 meter från vattenyta	Ja men ej tillgängligt	Ja, och ökar utifrån lösning skyfallsstråk



FIGUR 1. Stadskvaliteternas vikt i modellen för det sammanhängande stadsområdet, exklusive socioekonomiskt index

Figur: Diagram hämtat ur "Värdeskapande stadsutveckling", Spacescape

Klimatkalkyl

Beräkningar av strukturidéns utsläpp i kg CO₂e har gjorts översiktligt genom en beräkningsmodell för klimatkalkyl. Den största utsläppet genereras av nya byggnader och sedan följer anläggningar samt drift och underhåll av dessa. Positivt att industrimark tas i anspråk och möjliggör för grönt.

Göteborgs utvidgade innerstad

Strukturidén har en utgångspunkt i Göteborgs utvidgade innerstad(GUI) med fokus på ett sammanhängande gatunät, bygga en tät stad med slutna kvarter och omvandla överdimensionerade gator.

Föreslagen struktur skiljer sig från GUI genom att inte hela Oscarsleden föreslås som framtida bollevard med möjliga gatukopplingar i varje kvarter och att Jaegerdroffmotet är kvar planskilt. Detta utifrån politisk inriktning om att möjliggöra för kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket. Möjliga kopplingar i gatuplan föreslås istället i särskilda stråk med god genhet för många.

Föreslagen kvartersstruktur liknar i mycket den i GUI med undantag för utbyggnader i vatten, området vid Stigberget som anpassats efter Lindholmsförbindelsen och området vid Majnabbe och Fiskhamnen där en placering föreslås av ny fiskhamn. Generellt har föreslagen struktur större kvarter för att tillräckligt stora gårdar och höjd på ny bebyggelse ska möjliggöras. Det finns även viss hänsyn till skala och siktlinjer för kulturmiljöområden.

Värdeskapande stadsutveckling

Värdeskapande stadsutvecklingen är en modell för att analysera och utvärdera hur stadsbyggandet kan skapa värden. För området, som ligger vid stadskärnan, finns idag ett högt markandstryck och drivkraft för byggnation som stärks genom strukturidén. En omvandling här kommer troligtvis öka värden på omkringliggande bebyggelse.

Strukturidén bidrar till nya kopplingar, målpunkter och en mer sammanhållen gatustruktur, vilket ger en ökad närhet för de variabler som är uttryck för stadskvalitet. Framförallt ger strukturen ett ökat utbud och närhet till kollektivtrafik och park. Den ger goda förutsättningar för stadsliv och etablering av urbana verksamheter samt möjliggör för en ökad närhet till vattnet för hela stadsdelen. Vidare bygger strukturen vidare på den kvartersstad som finns och innehar därmed ett högt kvarterstadsindex.

Ekonomi

Inkomster

Genomförandet av den föreslagna stadsutvecklingen ger staden inkomster från markförsäljning, exploateringsbidrag och medfinansieringsersättning. Då staden förväntas köpa in marken från Göteborgs hamn kommer en stor del av den möjliga exploateringen inom området att ligga inom kommunägd mark. Således utgörs inkomsterna till allra största del av stadens framtida markförsäljning och endast till liten del av exploateringsbidrag och medfinansieringsersättning från privata byggaktörer. Utgångspunkten för intäktsbedömningen i detta skede är att exploateringsbidragen baseras på faktisk kostnad. Om den ekonomiska nyttan inte är tillräckligt hög i kommande planeringsskede riskerar en större del av kostnaderna att behöva hanteras av staden i det fall staden väljer att driva igenom planeringen ändå.

Inkomsterna utgår ifrån marknadsvärdet för marken som, utöver områdets läge i staden, beror av exempelvis konjunktur, utbyggnadstidpunkt, markanvändning och upplåtelseform. Nedan bedömning utgår från aktuellt marknadsvärde hösten 2025. Värdet kan komma att variera stort under den långa utbyggnadsperiod som omvandlingen av området förväntas pågå till följd av ovanstående parametrar. En omvandling av området har potential att tillföra stads kvaliteter som kan leda till en stegvis positiv värdeutveckling på sikt.

Inom området finns två tidigare tomträttsupplåtna fastigheter som nyligen friköpts av tomträttsinnehavaren. För dessa fastigheter finns ett avtal som ger staden rätt till tilläggsköpeskilling fram till år 2040. Tilläggsköpeskillingen faller ut om en ny detaljplan antas för området som möjliggör en värdeutveckling av berörda fastigheter.

Den nya fiskhamnen planeras att uppföras inom en nybildad tomträttsupplåten fastighet. Här får staden en årlig inkomst genom tomträttsavgälden.

Utgifter

Exploateringsfinansierade utgifter

Genomförandet av strukturplanen bedöms medföra stora kostnader för staden. Flera av de nödvändiga åtgärderna inom området bedöms vara kostnadsdrivande. För att exploatera området krävs utförande av klimatanpassningsåtgärder för

hantering av högt vatten och skyfall. Det finns också stora behov av åtgärder för den omkring tre kilometer långa strandlinjen utmed området, som delvis utgörs av kaj och delvis av slänt/hamnasånger. Ombyggnaden av Oscarsleden bedöms utgöra ytterligare en av de mest kostnadsdrivande åtgärderna. Stabilitets- och sättningsproblematiken inom området medför att utbyggnad av allmän plats riskerar att bli särskilt kostsam till följd av krävande grundläggningsmetoder. Markföreningar bedöms förekomma i relativt hög omfattning inom området vilket kräver en hantering som riskerar att bli kostsam.

Genomförandet av en ändrad markanvändning kräver utbyggnad av ny gatustruktur och teknisk försörjning inom området då befintlig infrastruktur inte är tillräcklig eller i rätt läge för att försörja planerad bebyggelse.

Skattefinansierade utgifter

Kostnaderna för vissa av de föreslagna åtgärderna för allmän plats har i detta skede antagits fördelas mellan exploateringen och staden. De åtgärder som föreslås fördelas mellan en exploateringsfinansierad del och en skattefinansierad del är stadspark, pendelcykelstråk och omvandling av Oscarsleden. Stadens kostnader för Oscarsledens omvandling följer en särskild hantering då leden är en statlig anläggning.

Medfinansiering

Då utgångspunkten är att Trafikverket kvarstår som väghållare för Oscarsleden är bedömningen att ledens omvandling kommer kräva kommunal medfinansiering. En del av medfinansieringen bör täckas av exploateringsintäkter och en del bedöms utgöra en kostnad för staden. Kostnaden för staden ska i enlighet med stadens regelverk, belasta årets resultat det år medfinansieringsavtalet tecknas, alternativt fördelas över en period om högst 25 år.

Kommunala investeringar

För att möjliggöra föreslagen stadsomvandling krävs investeringar från olika kommunala förvaltningar och bolag.

Skolor och förskolor som planeras inom området finansieras genom investeringsbeslut i Stadsfastighetsnämnden. I föreslagen struktur har yta avsatts för en grundskola och tre förskolor.

Idrottsanläggningar finansieras genom investeringsbeslut i Idrotts- och föreningsnämnden. Om behovet av idrottshall och simhall som finns inom

stadsdelsområdet ska tillgodoses inom planområdet medför det bortfall av bostadskvarter vilket får en påverkan på den ekonomiska bedömningen genom en lägre intäkt.

Utbyggnad av nytt dricks- och spillvattennät och dagvattenanläggningar inom allmän plats finansieras av VA-kollektivet genom beslutad VA-taxa och hanteras inom Kretslopp och vattennämndens ordinarie verksamhet. Ingen kostnadsbedömning har gjorts för utbyggnad av dessa anläggningar.

Risker och osäkerheter

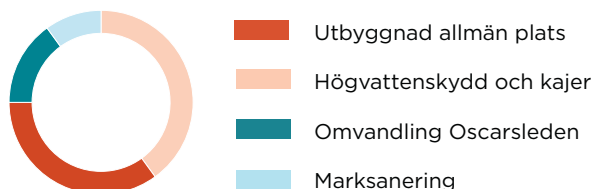
Den ekonomiska bedömningen baseras i stora delar på begränsad kunskap i detta tidiga skede och flertalet frågor kräver utredning för att minska osäkerheten i bedömningen. Detta gäller flera av de stora utgiftsposterna vilket innebär att ökad kunskap kan påverka den sammanlagda ekonomiska bedömningen i stor utsträckning. De åtgärder som bedöms som mest osäkra i dagsläget är följande:

- Omfattningen av stabilitetsåtgärder längs älvkant, hantering av sättningsproblematik samt fördyrande åtgärder för utbyggnad av allmän plats till följd av detta
- Omfattningen av sanering pga markföroreningar
- Oklarheter kring behovet av påseglingsskydd
- Omfattningen av åtgärder för Oscarsleden. I nuläget har staden gjort egna antaganden kring omfattningen. Trafikverket kan göra en annan bedömning av möjliga åtgärder.

Även för intäkterna finns en osäkerhet till följd av möjligt innehåll i kvarteren närmast Oscarsleden som beror av i vilken utsträckning buller- och luftmiljösituationen kan förbättras med anledning av den föreslagna omvandlingen av leden.

Det finns även risk att tilläggsköpeskillingen för redan såld kvartersmark som är en del av intäktbedömningen uteblir om avtalsvillkoren inte kan uppfyllas inom utsatt tid

Fördelning utgiftsposter



Sammanvägd bedömning

Den ekonomiska bedömningen är gjord i ett tidigt skede utifrån antaganden gjorda i strukturidén. Bedömningen utgår ifrån att Trafikverket kvarstår som väghållare för Oscarsleden och att staden behöver medfinansiera de åtgärder som föreslås för ledens omvandling. Bedömningen utgår från att mark som ägs av Göteborgs Hamn AB idag köps.

Inkomstbedömningen inkluderar markförsäljning, exploateringsbidrag, medfinansieringsersättning, tomträttsavgäld under en 10-årsperiod samt tilläggsköpeskillning och utgår ifrån strukturplanens exploateringsvolym. Exploateringsbidraget utgör en liten del av det totala intäkterna för området och skulle här behöva vara 9500 kronor kvm/BTA för att täcka faktisk kostnad.

De största utgiftsposterna utgörs av de strukturella investeringar för att möjliggöra exploatering, se figur tv. I utgiftsbedömningen ingår även förväntade bokförda värden. Med nuvarande exploateringsvolym och omfattning på de strukturella åtgärder som föreslås saknas förutsättningar för en exploateringsekonomi i balans.

Tabell* som beskriver ekonomi utifrån strukturidé

Ekonomisk bedömning tidigt skede	Miljoner kronor
Inkomster	
Försäljning av mark, exploateringsbidrag	3 500 mkr
Exploaterings utgifter	
Exploateringsfinansierade utgifter	6 100 mkr
Skattefinansierade utgifter	700 mkr
Summa utgifter	6 800 mkr
Summa netto(exkl risk)	- 3 300 mkr
Bedömd riskreserv	900 mkr
Övriga kommunala utgifter	
Kommunal service (Skola, förskola)	410 mkr
VA-utbyggnad (dricks- och spillvatten, dagvatten)	- ej bedömt
Idrottshall och simhall(ej i förslaget)	570 mkr

*I exploateringsfinansierade utgifter ingår utgifter som uppstår till följd av exploateringen, eller som exploateringen bedöms behöva bidra till. I posten skattefinansierade utgifter ingår investeringar som är till gagn för en större geografi, exempelvis kan delar av kostnader för uppförande av stadspark eller stadsdelspark ingå, liksom större gatuomvandlingar

Förslag till genomförande

Utbyggnadsordning

Strukturidén har som helhet delats in i olika delområden, till de olika delområdena hör vissa beroenden för utbyggnad enligt strukturidén. Dessa har analyserats i kapitel om genomförandeförutsättningar.

En viktig aspekt för utbyggnadsordning handlar om rådighet över mark. I nuläget finns begränsningar som utgörs av åtkomst till mark för områdena runt färjeterminalerna. Under 2030-talet begränsas åtkomst av mark i och med utbyggnaden av Lindholmsförbindelsen vars arbetsområde ligger på Masthuggskajen. Detta gör att områdena i östra delarna (5 och 6) främst är möjliga att utveckla efter 2040. Vidare är Trafikverket väghållare för Oscarsleden vars omvandling har ett stort beroende till delområde 4,5 och 6. Fortsatt dialog om väghållarskapsfrågan behövs mellan staden och Trafikverket. Med de osäkerheter som finns idag så behöver man komma längre i den frågan innan dessa områden är aktuella för utbyggnad enligt strukturidé.

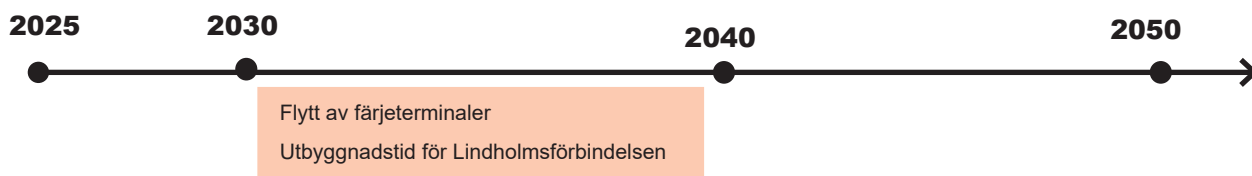
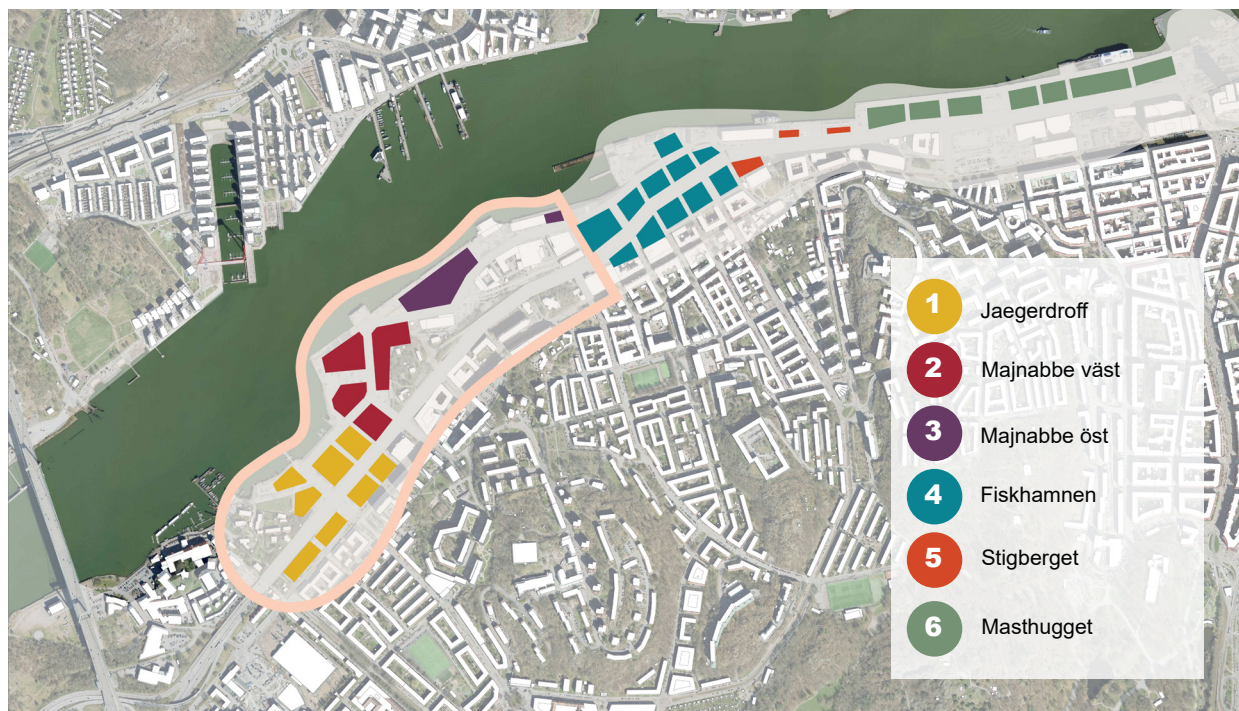
Sammantaget redogör förslaget för framtunga investeringar som behöver genomföras med risk för ett långt tidsspann från när kostnaderna uppstår och intäkterna kan förväntas. Detta beror på konjunktur, utbyggnadsordning och tidsåtgång för att bygga ut infrastruktur etc.

Pågående sättningar inom delar av området kan påverka utbyggnadsordningen, beroende på när i tid möjliga lösningar kan utföras. Utbyggnadsordning och etappvis utbyggnad behöver studeras vidare ur både ett byggtekniskt och ekonomiskt perspektiv.

Med vetskap om att större områden tar tid att bygga ut och att mycket har gjorts inom strukturidéns närhet i närtid, finns behov om att utveckla allmänhetens tillgång till området och älven. Eftersom det länge varit avstäng och otillgängligt.

Möjligheter finns för en etappvis utveckling och utbyggnad av ett älvstråk för allmänheten. Det behöver takta med planering samt hantering av kajer och ske succesivt. Men det skulle även kunna vara åtgärder på kort sikt och tillfälliga lösningar för att skapa tillgänglighet till vattnet när färjorna flyttar.

Karta delområden och utbyggnadsordning med fokus i västra delen



Fortsatt arbete och planering

Fortsatt planering behöver ha ett fokus på ekonomin kring strukturförslaget i sin helhet och för respektive delområde, särskilt där det idag pågår detaljplanering. Den ekonomiska bedömningen har gjorts i tidigt skede utifrån antaganden i föreslagen strukturidé. För området behöver både inkomster och utgifter ses över. Detta för att förstå konsekvenserna av planeringen för stadens ekonomi.

Högsta volymnyckeltalet för innerstaden avseende förskola respektive grundskola har använts, vilket enligt stadens riktlinje ska vara utgångspunkten i tidig planering. I efterföljande planering av Södra älvstranden, kan stadsledningskontoret, vid behov, ta fram en *Utredning kommunal service*, i enlighet med Göteborgs stads riktlinje för styrande nyckeltal samt samnyttjan och samlokalisering avseende kommunala verksamhetslokaler (KF 2024-02-04 § 27). Genom utredningen kan volymnyckeltalet för förskola och/eller grundskola i Södra älvstranden komma att justeras, utifrån tillgänglig statistik och planerad bostadsexpansion.

En föreslagen första etapp bör vara inom de västra delarna av området, Majnabbe och Jaegerdroff. Inom områdena finns flertal beroenden och större frågor som bör lösas ut för helheten. Fortsatt arbete behöver exempel studera volym och skala på ny bebyggelse utifrån genomförandeaspekter som berör både ekonomi och riksintresse kulturmiljö.

Vidare finns det för området behov av att föra en fortsatt dialog med Trafikverket avseende möjlighet att hantera ramper och trafikmotet. En rekommendation är därför att fortsätta arbeta med en sammanhållen planering för dessa delområden, antingen i program, områdesplanering eller i större detaljplaner.

Under tidshorisonten då planering pågår är det inom området för Jaegerdroff och Majnabbe önskvärt att inom staden arbeta med platsbyggnad utifrån en kreativ zon, liknande arbetet i Frihamnen, men utifrån lokala förutsättningar och tillsammans med lokala aktörer. Området har potential att öppnas upp för allmänheten efter 2031 och är då en viktig resurs för staden och stadsdelen.

Förslag om att etablera en platsbyggnadsprocess som är en metod för utveckling av platser i tidiga skeden av planeringen. Det innebär att arbeta i både kort och lång sikt, att utveckla platsen stegvis tillsammans med allmänheten samt att testa olika funktioner på platsen. Syftet med metoden är dels att skapa demokratiska värden och stadslivsvärden redan i ett tidigt skede av platsens utveckling, dels att skapa framtida sociala, ekologiska och ekonomiska värden.



Vybild: Jaegerdroff till Majnabbe sett från Eriksberg

Kontakt

Telefon:

031-365 00 00 (Göteborgs Stads kontaktcenter)

E-post:

goteborg@goteborg.se