

2020-05-05

Yrkande angående färdplan Älvstaden version 2020-2021

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och bolag säkerställa att den sociala och ekologiska infrastrukturen motsvarar de behov som finns och kommer skapas under utbygganden av Älvstaden.
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag att redovisa vilka konsekvenser inhyrning av lokaler för förskola och gymnasium får avseende driftsekonomin och kvalitén på verksamheten.
3. Kommunstyrelsen får i uppdrag att återkomma med en redogörelse för hur arbetet kring älvkantskydd fortlöper.

Yrkandet

Vi rödgrönrosa uppmärksammar att det i de redan byggda områdena och i de hittills antagna detaljplanerna för Älvstaden finns ett underskott av social infrastruktur, främst avseende förskolor, grundskolor och BMSS. Det är trots en bristande organisation viktigt att den sociala infrastrukturen får en tydligare prioritet i framtida detaljplaner.

Enligt färdplanen kommer en stor del av förskolorna och även gymnasieskolor behöva hyra in sig i externa lokaler, exempelvis i botten på bostadshus. Vi saknar ett resonemang på vilket sätt det bedöms påverka driftkostnaderna och kvalitén på verksamheten.

Grönstrukturer i anslutning till förskolor och grundskolor är en viktig kvalitet att bevaka. Även om Jubileumsparken är ett viktigt inslag i stadsbilden på Älvstaden, bedöms den bli hårt belastad av många kringboendes behov. För att inte riskera att bygga in ohälsa i ett helt nytt stadsområde, är det därför viktigt att även tillgodose behoven av grönstruktur i andra delar av planen.

Stadens arbete med älvkantskydd är avgörande för att stora delar av Älvstaden ska kunna förverkligas. Samtidigt larmar Trafiknämnden om att de saknar resurser för att driva arbetet framåt. Det är av yttersta vikt att arbetet med att skydda staden från översvämningar går i takt med utbyggnaden i vattennära läge, därför vill vi ha en redogörelse för hur arbetet med älvkantskydd fortlöper.

Kommunstyrelsen

Yrkande

Demokraterna

Ärende nr 2.1.9
6 maj 2020

Yrkande angående Färdplan Älvstaden version 2020–2021

Förslag till beslut i Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige:

1. Färdplan Älvstaden ersätts och integreras med arbete och styrdokument i berörda nämnders och bolags linjeorganisation.

Yrkandet

Älvstaden erbjuder fantastiska utvecklingsmöjligheter för Göteborg, men också stora utmaningar i dess planering och genomförande, inte minst när det gäller exploateringsekonomin.

Färdplanen anger den samlade exploateringsekonomin till –4,4 miljarder kronor vilket gör att politiken måste i grunden ompröva både ambitionsnivåer och arbetssätt. Dessutom bedöms investeringsåtagandena för kommunal service till 10,1 miljarder (utan att is- och simhallar, lokaler för kulturaktiviteter och andra mötesplatser är inräknade).

Planeringen hittills har karaktäriserats av långdraget visionsarbete, kostnadsökningar och bristande samordning mellan olika aktörer inom och utanför stadens organisation. Att ha en särskild färdplan för detta arbete syftar till att stärka processen, men resultatet kan också bli det motsatta.

Vi i Demokraterna anser att arbetet med Älvstaden måste ha sin utgångspunkt och stomme i berörda nämnders och bolags linjeorganisationer, och därmed i styrande dokument såsom översiktsplan, fördjupade översiktplaner, detaljplaner, budgetar och affärsplaner, samt handlingsplaner och andra tillägg till utbyggnadsplaneringen, trafikstrategin, och grönplanen.

Älvstaden kan nämligen inte ses eller planeras isolerat från den övriga staden, och då utgör linjeorganisationerna och de ordinarie styrdokumenterna de bästa förutsättningarna för att åstadkomma en positiv och hållbar utveckling av detta viktiga område i vår stad.

Återremissyrkande (S), (M), (L), (C)
Särskilt yttrande (KD)

2020-04-30

2.1.9

Återremissyrkande – Färdplan Älvstaden version 2020 – 2021

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Fastighetsnämnden som ansvarig för stadens totala exploateringsekonomi, tillsammans med samverkansorganisationen för Älvstaden, kommunstyrelsen och övriga berörda nämnder inom stadsutvecklingsfären får i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan och en reviderad version av Färdplan Älvstaden som har som utgångspunkt att hitta en exploateringsekonomi i balans. Underskottet som idag är prognostiserat till 2 miljarder måste hanteras för att nå en ekonomi i balans.
2. Samverkansorganisationen för Älvstaden får i uppdrag att komplettera Färdplan Älvstaden med tydligare beskrivningar av hur den sociala infrastrukturen ska säkerställas samt hur kvaliteten på den yttre gestaltningen och anknypningen till lokal kulturhistoria ska stärkas.
3. Kommunstyrelsen, ihop samverkansorganisationen för Älvstaden och övriga berörda nämnder får i uppdrag att inkludera de politiska projekt som beslutats under året sedan förra färdplanen, och som hamnar eller eventuellt kommer att hamna i det geografiska området som omfattas av Färdplan Älvstaden.

Yrkandet

För första gången redovisas nu en prognos av vad som i dagsläget är känt kring Älvstadens planeringsekonomiska utfall. Prognosen visar på cirka 14 miljarder i kostnader för kvartermark/allmän platsmark, och 12 miljarder i exploateringsintäkter fram till år 2035. Detta inkluderar där genomförande sker eller planering i mer noggrant skede finns. Således är prognosen för underskottet i området i dagsläget 2 miljarder. Som färdplanen lyfter i sitt ekonomiavsnitt har *Vision Älvstaden* fokuserat i stora delar, genom sina strategier och målformuleringar, på strävan efter social och ekologisk hållbarhet. Men det har saknats en ekonomisk inriktning som kan vägleda i vad utvecklingen av Älvstaden "får lov" att kosta staden, ur ett såväl kortsiktigt som långsiktigt perspektiv. Planen beskriver också att avsaknaden av ekonomisk inriktning att förhålla sig till medfört att *Vision Älvstaden* och flera av stadens övriga strategiska styrdokument för stadsplaneringen företrädevis har planerats utifrån realisering av nyttor och kvaliteter, där avvägningar gentemot stadens finansiella förutsättningar och mål varit svåra att utläsa. Baserat på utvecklingen av de finansiella bedömningarna över tid inom Älvstaden kan konstateras att exploateringsekonomi snarare har varit ett resultat av planeringen och inte en styrande planeringsförutsättning i sig. Denna inställning är enligt oss ohållbar.

Stadsledningskontoret konstaterar också att nuvarande genomförande och planering inte når upp till den ekonomiska inriktningen om en balanserad exploateringsekonomi, för

Älvstaden som helhet, som konkretiserades och beslutades av kommunfullmäktige i samband med beslut om färdplan 2019. Stadsledningskontoret trycker hårt på jobbet med att hitta en planeringsekonomi i balans. Vi anser att detta är en bit på vägen, men inte tillräckligt. En åtgärdsplan och en reviderad version av Färdplan Älvstaden ska därför tas fram, som har som utgångspunkt att hitta en exploateringsekonomi i balans. Trots den övergripande inriktningen på social hållbarhet i planen saknas dessutom en tydlig beskrivning av hur den sociala infrastrukturen ska säkerställas och hur kvaliteten på den yttre gestaltningen och anknytningen till lokal kulturhistoria ska stärkas. Även här behöver färdplanen kompletteras.

Yrkande
2020-04-09



Ärende 2.1.7

Yrkande angående – Färdplan Älvstaden version 2020–2021

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

- 1) Kapitel 4.5 "Klimatanpassning" stryks från planen.
- 2) I Kapitel 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 och 5.7 Som behandlar de sju geografiska områdena tillkommer ett stycke: *Inriktningen för det fortsatta arbetet med projekt X ska vara att den yttre gestaltningen av tillkommande nyproduktion ska vara i klassisk, traditionell stil av god kvalitet.*
- 3) I Kapitel 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 och 5.7 i delarna som handlar om hållbarhet och kvalitet tillkommer texten. *"I stadsdelen X:s planering, ska man sträva efter södervända tak, samt höjd och kvarterstruktur som optimerar effektuttaget på solpaneler"*
- 4) I Kapitel 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 och 5.7 i delarna som handlar om hållbarhet och kvalitet tillkommer texten. *"I all stadsplanering under mark i Älvstaden ska man införa ett standardiserat kulvertsystem för VA, el och fjärrvärme mm för att på lång sikt minimera underhållskostnaderna"*
- 5) I Kapitel 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 och 5.7 i delarna som handlar om hållbarhet och kvalitet tillkommer texten. *"Tydliga avvägningar ska göras i stadsdelen X om hur man på ett hållbart sätt ska värma upp fastigheterna. Med en suboptimerad fjärrvärme med enorma koldioxidutsläpp, eller med solpaneler och värmepumpar som drivs med ren energi från vatten, vind, sol och kärnkraft.*

Yrkandet

Färdplan Älvstaden är ett stort och viktigt projekt som kommer att vara till gagn för Göteborg och göteborgarna. SD har dock vissa invändningar mot olika delar kommer att göra projektet dyrare, ge mer koldioxidutsläpp och fulare.

I projekt Skeppsbron har man tydligt stakat ut en riktning för yttre gestaltning *"Inriktningen för det fortsatta arbetet med projekt Skeppsbron ska vara att den yttre gestaltningen av tillkommande nyproduktion ska vara i klassisk, traditionell stil av god kvalitet."* Denna inriktning ska givetvis gälla alla sju delområden i Älvstaden

Detta kan inte nog betonas, speciellt då i stadskärnan och inom vallgraven. SD har framfört vikten av det arkitekturhistoriska kulturarvet i ett antal yrkanden och anföranden, många gånger har vi refererat till arkitekturupproret.

SD arbetar systematiskt och analytiskt med miljö- och energifrågor. Vi förstår skillnaden mellan begreppen förnybara energikällor och koldioxidfria energikällor. Vi vet att Göteborgs stads bolag Göteborgs Energi och Renova tillsammans ligger på topp 10 när det gäller koldioxidutsläpp i Sverige¹. Därför har SD ständigt påpekat att det är viktigt att utreda och analysera alternativ till fjärrvärmens.

SD anser att insatser rörande översvämningrisker ska anpassas till det klimat vi har nu och på den havsnivå vi har nu. Det enda vi vet säkert är att vi har haft en landhöjning i Sverige de senaste 10 000 åren. SD anser att så länge man inte över tid kan konstatera en faktisk havsnivåhöjning, så ska man inte påbörja några kostsamma klimatanpassningsåtgärder. Därför vill vi stryka hela kapitel 4.5 ”Klimatanpassning”. De totala utgifterna 30 Miljarder riskerar att bli ett fiasko och ett slöseri med skattepengar utan motstycke. Till ingen nytta alls.

Vid planering under mark borde man överväga möjligheten att anlägga ett kulvertsystem för samförläggning av teknisk försörjning inom hela älvstaden. Detta blir initialt dyrare, men på sikt kommer det att medföra drastiskt minskade underhållskostnader, då i princip allt grävarbete blir överflödigt.

Göteborgarna är evinnerligt trötta på stadens undermåliga och föråldrade VA-system som ständigt orsakar avbrott, översvämningar och uppgrävda gator. Vi har en underhållsskuld, det är dags att börja betala tillbaka.

Nu när vi bygger en ny Älvstad har vi möjlighet att undvika de misstag som gjordes på 60-talet. Inför man de ändringar som SD föreslår i yrkandet har man i alla fall kommit en bit på vägen med en grön, skön och hållbar stad som människor trivs i.

¹ Ny teknik 7 Nov 2019 sid 6-7



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2020-03-23

Diarienummer 1377/19

Handläggare

Cecilia Örtendahl och Lisa Kallmér

Telefon: 031-368 00 67, 031-368 06 44

E-post: cecilia.ortendahl@stadshuset.goteborg.se

lisa.kallmer@stadshuset.goteborg.se

Färdplan Älvstaden version 2020–2021

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Färdplan Älvstaden version 2020 – 2021 i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns.
2. Kommunstyrelsens uppdrag 2019-04-25 § 22 att tillsammans med berörda nämnder och berörda kommunala bolag, arbeta för att öka exploateringsgraden i Färdplan Älvstaden, så att vi kan nå en hållbar stadsutveckling med ekonomi i balans. För att säkerställa en social hållbarhet är det väsentligt att samtliga områden präglas av hög funktionsblandning och blandade bostäder avseende upplåtelseformer och storlek, förklaras fullgjort.
3. Kommunstyrelsens uppdrag 2019-04-25 § 22 att noga beakta behovet av nya för- och grundskolor i Färdplan Älvstaden, förklaras fullgjort.
4. Kommunstyrelsens uppdrag 2019-04-25 § 22 att, tillsammans med berörda nämnder och berörda kommunala bolag, arbeta så att Färdplan Älvstaden exploateras i olika etapper i takt med att markvärdet höjs, förklaras fullgjort.
5. Kommunstyrelsens uppdrag 2019-04-25 § 22 att, tillsammans med berörda nämnder och berörda kommunala bolag, inarbeta projektet ”Historisk stadsplaneanalys” i exploateringen av Älvstaden, förklaras fullgjort.

Sammanfattning

I tidigare beslut om Vision Älvstaden, samt förnyat i beslut i kommunstyrelsen 2017-09-20 § 665, ska färdplan för genomförande av Älvstaden årligen beredas för beslut i kommunfullmäktige. Syftet med färdplanen är att underlätta övergripande ledning och samordning av Älvstaden. Färdplanen ger en översiktlig nulägesbild av planering och genomförande inom Älvstaden samt utgör en inriktning för övergripande styrning och uppföljning av arbetet inom Älvstaden. Ett förslag till färdplan Älvstaden version 2020-2021 har tagits fram inom ramen för samverkansorganisationen för Älvstaden och har godkänts av Älvstadens styrgrupp efter förvaltningsremiss till berörda förvaltningar och bolag. Årets version av färdplan utgör en del av underlaget till förutsättningar för budget 2021-2023.

I samband med beslut om färdplan Älvstaden version 2019 fick kommunstyrelsen fyra uppdrag i anslutna till arbetet med framtagande av en årlig färdplan för Älvstaden (KS 2019-04-25 § 22). Uppdraget som avser behov av förskola och skola genomför stadsledningskontoret genom det arbete som utförs inom *Lokalförsörjningsplan 2020* (KS 2019-12-11 § 937) samt inom *Göteborgs stads program för lokalförsörjning*

2020-2026 (KS 2020-02-05 § 69) som föreslås ligga till grund för all lokalplanering i staden inkluderat Älvstadens behov. Stadsledningskontoret föreslår därför att uppdraget förklaras fullgjort. De övriga tre uppdragen är av den karaktär att de genomförs inom ordinarie projektverksamhet och utvecklas löpande inom berörda nämnders och styrelser uppdrag och ansvar, och anses därmed hanterade och föreslås förklaras som fullgjorda.

Därutöver föreslår stadsledningskontoret att kommunfullmäktige godkänner förslag till färdplan Älvstaden version 2020-2021.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förslag till färdplan för Älvstaden innebär i sig inga ekonomiska konsekvenser och utgör inte grund för beslut om enskilda åtgärder eller åtaganden. De ekonomiska volymer och bedömningar som presenteras avser att i första hand övergripande beskriva de investeringsmässiga konsekvenserna för det pågående och planerade genomförandet av stadsutvecklingen. Investerings- och exploateringsvolymerna speglar utmaningarna i att bygga ny stad i ett älvnära läge i kärnan av Göteborg och att samtidigt eftersträva de kvaliteter och de samhällsekonomiska nyttor över tid som Vision Älvstaden ger uttryck för som inriktning för utvecklingen av Älvstaden.

För exploateringsekonomin i de delar av Älvstadens utveckling där ett genomförande sker eller där planeringen är i ett mer detaljerat skede bedöms åtgärderna för att utveckla byggbar kvartersmark och utforma allmän plats, uppgå till i storleksordningen cirka 14 mdkr fram till år 2035. Beräknade inkomster från markförsäljningar och exploateringsbidrag bedöms samtidigt till i storleksordningen cirka 12 mdkr under motsvarande tidsperiod. Därmed går det att konstatera att nuvarande genomförande och planering inte når upp till den ekonomiska inriktningen om en balanserad exploateringsekonomi för Älvstaden som helhet, som konkretiserades och beslutades av kommunfullmäktige i samband med beslut om färdplan 2019. De främsta utmaningarna ur ett ekonomiskt perspektiv avser de geotekniska och markmiljömässiga förutsättningarna för att skapa byggbar mark och att området som helhet programmeras med en stor andel anläggningar utöver vad som krävs för den tillskapade bebyggelsen, i syfte till att skapa nyttor och kvaliteter för staden som helhet, men också ur ett regionalt perspektiv.

Utöver de åtgärder som direkt följer av exploateringen, pågår och planeras en rad av annan infrastruktur inom Älvstadens geografiska område för att möta stadens övergripande behov när staden växer, såsom en ny bro över älven, robusta kollektivtrafiklösningar och huvudtrafikstråk eller andra tröskelinvesteringar. I den behovsbedömning som ligger till grund för nämndernas investeringsplanering uppgår stadens åtagande för övergripande infrastruktur till i storleksordningen 6-8 mdkr kommande tidsperiod om cirka 10 -15 år. Därutöver krävs en utbyggnad av infrastrukturen under mark där stadens VA-verksamhet och energibolag behöver investera i både ledningsutbyggnad och uppdimensionering för att möta framtida kunders behov.

Utvecklingen av Älvstaden är beroende av stadens hantering vad avser såväl stigande vatten som skyfall och i dagsläget går det att konstatera att det kommer att krävas omfattande åtgärder och stora investeringar för att möta kraven på klimatanpassningsåtgärder. Hela detta fält behöver fortsatt utredas och på ett tydligare

sätt ge avtryck i stadens långsiktiga exploaterings- och investeringsplanering och utgör en kritisk strategisk fråga redan i nuläget i den pågående stadsutvecklingen.

Färdplanen redogör för en övergripande bedömning av driftskonsekvenser baserat på uppskattade schablonberäkningar av investeringsvolymerna för utbyggnad av allmän plats inom exploateringsprojekten och tillkommande kommunalteknisk infrastruktur, för att ge en indikation på belastningen för stadens skattefinansierade verksamhet. För kommande femårsperiod pekar bedömningarna på i storleksordningen 400–500 mnkr för ökade kapital- och driftskostnader och ytterligare motsvarande volymer fram till 2035.

Även om det inte finns en tydlig bedömning av investeringsvolymerna för VA-utbyggnad i nuvarande färdplan går det att konstatera att det kommer att krävas stora investeringsåtaganden vilket kan komma att påverka den långsiktiga taxeutvecklingen både avseende anslutnings- och bruksavgifter i förhållande till kunderna i VA-kollektivet.

Det finns fortsatt ett utvecklingsbehov för att konkretisera behovet av social infrastruktur och stadens åtagande för att leverera anläggningar och lokaler för att möta det behov som följer eller är en förutsättning för planerad stadsutveckling. Bedömda investeringsbehovet kvarstår till i storleksordningen cirka 10 mdkr främst för lokaler för kommunal service fram till 2035. Bedömningen baseras dock fortsatt på ett kommunalt huvudmannaskap för investeringarna, men där nuvarande bedömning är att stora delar av lokalbehovet kommer att behöva hyras in externt och att behovet troligen kommer att skjutas framåt i tid utifrån nuvarande framdrift i Älvstaden.

Bedömning ur ekologisk dimension

Färdplanen har i årets version berört den ekologiska dimensionen genom att till viss del beröra dessa frågor i beskrivningarna i delområdena, där framgår exempelvis buller, luft- och markmiljö samt behov inom klimatanpassning. Färdplanen fokuserar på de mest övergripande genomförandefrågorna och redovisar behov inom klimatanpassning som en del.

Målkonflikter och de konkreta konsekvenserna för den ekologiska dimensionen hanteras i det löpande arbetet med planering och genomförande inom projektverksamheten. Den fortsatta utvecklingen av Älvstaden påverkas av styrande dokument på miljö- och klimatområdet såsom till exempel kommande miljö- och klimatprogram med dess mål, delmål och strategier.

Bedömning ur social dimension

I och med den avgränsning som görs i denna version av färdplan så omfattas inte färdplanen av någon längre beskrivning av den sociala dimensionen utan tidigare beskrivningar i färdplan version 2019 anses fortfarande vara gällande.

Färdplanen omfattar i denna version kommunal service och social infrastruktur, fördelat på en kortfattad beskrivning av hur behovet av kommunal service såsom förskola och skola omhändertas beslutsmässigt i utvecklingen av Älvstaden samt att den sociala dimensionen synliggörs i vissa av kvalitetsbeskrivningarna i de ingående delområdenas beskrivningar av områdets utveckling. Målkonflikter och de konkreta konsekvenserna för den sociala dimensionen hanteras i arbetet med detaljplaner, markanvisningar och avtal.

Bilagor

1. Kommunfullmäktiges protokollsutdrag 2019-04-25 § 22
2. Färdplan Älvstaden version 2020 – 2021

Ärendet

I enlighet med tidigare beslut om Vision Älvstaden, samt förnyat beslut av kommunstyrelsen 2017-09-20 § 665, ska färdplan för genomförande av Älvstaden årligen beredas för beslut i kommunfullmäktige. Ärendet omfattar även de uppdrag som kommunstyrelsen fick i uppdrag att genomföra av kommunfullmäktige 2019-04-25 § 22, vilka beskrivs i detta tjänsteutlåtande.

Beskrivning av ärendet

Ett förslag till färdplan Älvstaden version 2020–2021 har tagits fram inom ramen för samverkansorganisationen inom Älvstaden och har godkänts av Älvstadens styrgrupp efter förvaltningsremiss till berörda förvaltningar och bolag. Årets version av färdplan utgör en del av underlaget till budgetföresättningar för budget 2021.

I samband med beslut om färdplan Älvstaden version 2019 fick kommunstyrelsen fyra uppdrag anslutna till arbetet med framtagande av en årlig färdplan för Älvstaden.

Återrapportering av kommunfullmäktiges uppdrag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen har i uppdrag att samordna och leda genomförandet av Älvstaden. Stadsledningskontorets har tillsammans med berörda förvaltningar och bolag organiserat arbetet att utveckla Älvstaden genom en samverkansorganisation, där deltagande organisationer företräder sitt enskilda uppdrag och mandat. Älvstaden samordnas och styrs genom samverkan för att säkerställa att beslut som fattas främjar ett helhetsperspektiv. Varje enskilt beslut behandlas i respektive ansvarig nämnd eller styrelse. Genom vald organisationsform, så kallad portföljstyrning, hålls det förvaltnings- och bolagsgemensamma arbetet samman på helheten. Kommunfullmäktiges uppdrag omhändertas och genomförs inom linjeorganisationerna med stöd av samverkansorganisationen. Det är stadens nämnder och styrelser som har det operativa, taktiska och strategiska ansvaret för genomförande av Älvstaden.

I samband med kommunfullmäktiges beslut 2019-04-25 § 22, avseende Färdplan version 2019 fick kommunstyrelsen följande fyra uppdrag:

1. Kommunstyrelsen får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och berörda kommunala bolag, arbeta för att öka exploateringsgraden i Färdplan Älvstaden, så att vi kan nå en hållbar stadsutveckling med ekonomi i balans. För att säkerställa en social hållbarhet är det väsentligt att samtliga områden präglas av hög funktionsblandning och blandade bostäder avseende upplåtelseformer och storlek.
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag att noga beakta behovet av nya för- och grundskolor i Färdplan Älvstaden.
3. Kommunstyrelsen får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och berörda kommunala bolag, arbeta så att Färdplan Älvstaden exploateras i olika etapper i takt med att markvärdet höjs.
4. Kommunstyrelsen får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och berörda kommunala bolag, inarbeta projektet "Historisk stadsplaneanalys" i exploateringen av Älvstaden.

Uppdragen utgör en förtydligad inriktning för projektverksamheterna och omhändertas inom respektive delområde och projekt i den fortsatta planeringen och fortsatta

avvägningar. Styrningen avser därmed inriktning direkt till berörda parter som över tid bör följas upp inom samverkansorganisationen, men framför allt tydliggörs i beslutsunderlag för enskilda exploateringsprojekt, detaljplaner och planprogram.

Uppdrag 1, arbeta för att öka exploateringsgraden i Färdplan Älvstaden, så att vi kan nå en hållbar stadsutveckling med ekonomi i balans. För att säkerställa en social hållbarhet är det väsentligt att samtliga områden präglas av hög funktionsblandning och blandade bostäder avseende upplåtelseformer och storlek

Uppdraget innebär ett ökat fokus på en ekonomi i balans genom att använda exploateringsgraden som ett verktyg. Den sociala hållbarheten ska samtidigt säkerställas genom att präglas av en hög funktionsblandning och blandade bostäder avseende upplåtelseformer och storlek. Att göra avvägningar mellan planeringsdimensionerna innehåll/kvalité, ekonomi och tid kan beskrivas som stadsutvecklingsprocessens kärnverksamhet som de planerande förvaltningarna ansvarar för i planeringsarbetet. Ett områdes exploateringsgrad kan beskriva hur mycket som ska byggas i relation till områdets storlek och förutsätter en avvägning i förhållande till exempelvis tillgången till förskola, skola, allmän platsmark och så vidare. Därmed behöver en exploateringsgrad eftersträvas som optimerar bebyggelsen och intäktpotentialen utan att det ställer krav på ytterligare innehåll och åtgärder i motsvarande eller ännu större omfattning.

Älvstadens delområden har olika ingångsförutsättningar i planeringen och omfattar såväl enskilda förtätningsprojekt som stadsutvecklingsprojekt, där bland annat markägoförhållanden skiljer sig åt, vilket genererar olika ekonomiska ingångsvärden i planeringsprocessen. De planerade förvaltningarna följer stadens strategier och mål och avvägningar avseende projektets exploateringsgrad sker löpande i förhållande till dessa, men också i förhållande till projektets målbild och de nyttor som förväntas uppnås. Ett planeringsprojekts exploateringsgrad avvägs och beslutas utifrån sina särskilda förutsättningar.

Färdplanen innebär inga beslut om att vidta eller starta specifika åtgärder i enskilda projekt i förhållande till uppdraget.

Uppdrag 2, noga beakta behovet av nya för- och grundskolor i Färdplan Älvstaden

Uppdraget att noga beakta behovet av nya för- och grundskolor i färdplan Älvstaden har stadsledningskontoret genomfört inom uppdragen för *Lokalförsörjningsplan 2020* (KS 2019-12-11 § 937) och *Göteborgs stads program för lokalförsörjning 2020–2026* (KS 2020-02-05 § 69). Programmet ligger för beslut i kommunfullmäktige. De underlag som arbetats fram och beslutas årligen i lokalförsörjningsplan är gällande för hela staden, inkluderat Älvstadens behov. De riktlinjer som lokalförsörjningsprogrammet föreslår kommunfullmäktige att arbeta fram blir gällande för hela staden. Sammantaget blir denna styrning den grund som byggnadsnämnd, fastighetsnämnd, Älvstranden Utveckling AB och andra berörda parter, har att utgå ifrån vid planering och genomförande av Älvstaden.

Uppdrag 3, arbeta så att Färdplan Älvstaden exploateras i olika etapper i takt med att markvärdet höjs

Uppdraget, att tillsammans med berörda nämnder och berörda kommunala bolag, arbeta så att färdplan Älvstaden exploateras i olika etapper i takt med att markvärdet höjs genomförs inom arbetet med planeringen för respektive delområde genom berörda

fastighetsägare. Både fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling AB har policys som de arbetar utifrån för att säkerställa att de arbetar på ett effektivt sätt vad avser att tillvarata markvärden.

Det som också kan påverka markvärdet är de beroenden som finns mellan projekten i Älvstaden, dessa påverkar i vilken takt och ordning som projekten kan genomföras. Många projekt är beroende av varandra för att kunna bilda en helhet och utgöra ett system. De komplexa beroenden som stadsutvecklingsprocessen innehåller gör att det ofta är flera projekt som påverkas vid förändring av grundstrukturen vilket gör det svårt att planera efter endast markvärdets utveckling som enskilt styrmedel. Det är inte alltid möjligt att ändra utbyggnadsordning och takt då den fastställts i överenskommelser som sedan styr vilka projekt som behöver genomföras. Ett exempel på ett sådant beroende är Sverigeförhandlingen, där staden förbundit sig att leverera ett visst antal bostäder inom en viss tid på ett visst geografiskt område. Dessa beroenden och avvägningar hanteras av berörda nämnder och styrelser inom Älvstaden med stöd av samverkansorganisationen.

Uppdrag 4, inarbeta projektet ”Historisk stadsplaneanalys” i exploateringen av Älvstaden

Kommunstyrelsen fick i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och berörda kommunala bolag, inarbeta projektet ”Historisk stadsplaneanalys” i exploateringen av Älvstaden.

Den historiska stadsplaneanalysen beskriver hur stadens mark kan utnyttjas och trafikförsörjas, samt hur olika delområden hänger ihop. Den belyser olika områdens exploateringspotential och bör användas som ett av flera planeringsunderlag inför framtagande av kommande planprogram och detaljplaner inom exploateringsprojekt i Älvstaden.

Historisk stadsplaneanalys är ett projekt som utförts av stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret på uppdrag av deras nämnder i ”Mål och inriktning, Göteborgs stad 2015” (”Kontoren ska utreda möjligheterna för ”infillprojekt” och påbyggnader i den redan täta stadsmiljön. Arbetet bör inriktas på inventering och ett öppet förhållningssätt till olika aktörers förslag”) samt ”Mål och inriktning, Göteborgs Stad 2015” som byggnadsnämndens uppdrag till stadsbyggnadskontoret. (”Inventering av äldre stadsplaner ska göras för att se om det finns delar av dem som skulle kunna vara relevanta och effektiva även i framtiden”).

Uppdraget benämns idag ”Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad” (stadsbyggnadskontoret dnr 0120/16) då stadsbyggnadskontoret år 2015 slog samman de båda uppdragen till ett samlat uppdrag eftersom namnen tidigare enbart belyste var sin del av uppdraget.

Under 2019 har respektive delområde inom Älvstaden fått i uppdrag att arbeta in kunskap och underlag om historisk stadsplaneanalys i projektplaneringen. Uppdraget genomförs inom projektverksamheten i huvudsak inom byggnadsnämndens och fastighetsnämndens ansvar för detaljplaner och exploateringsprojekt.

Förslag till Färdplan Älvstaden version 2020–2021

Ett förslag till färdplan Älvstaden version 2020–2021 har tagits fram inom ramen för samverkansorganisationen för Älvstaden och har godkänts av Älvstadens styrgrupp efter förvaltningsremiss till berörda förvaltningar och bolag.

Avgränsningar version 2020 – 2021

I Färdplan version 2020 – 2021 har följande avgränsningar förtydligats.

- Färdplanen innebär inga beslut om att vidta eller starta specifika åtgärder, dessa hanteras separat i investeringsplaner, inriktnings- och genomförandebeslut, handlingsprogram med mera och regleras i detaljplaner och avtal.

Det innebär att de styrdokument som är gällande för staden och styr Älvstadens arbete får vara självständiga och återges inte i färdplanen. Då redovisas inte exempelvis Lokalförsörjningsprogram och plan, Näringslivsstrategiska programmet, Jämlikt Göteborg med flera i färdplanen, utan dessa styrdokument utövar sin styrning i ingående projekt. I enlighet med detta återupprepas exempelvis inte tidigare beskrivningar av näringsliv, social infrastruktur eller kvalitetsbeskrivningar från färdplan version 2019, om inte avsevärda avvikelser har skett.

- Färdplan version 2020 – 2021 beskriver inte arbetssätt och verktyg eller definitioner av olika begrepp inom stadsutvecklingsprocessen.

Färdplanen behandlar inte de arbetssätt som förvaltningar och bolag använder i utveckling av staden och Älvstaden. Exempel på tidigare redovisade verktyg är värderosen för kvalitetsmätning eller Älvstadens organisationsmodell som är under utveckling.

Sammanfattning version 2020 - 2021

Färdplan 2020 - 2021 har dels utvecklats i förhållande till de remissynpunkter som inkom från remissinstanserna i samband med färdplanprocessen 2019 och dels genom tertialrapporteringar samt annan uppföljning inom samverkansorganisationen. I färdplan behandlas även kommunfullmäktiges uppdrag från Färdplan Älvstaden version 2019.

I färdplanens nulägesanalys framgår att cirka hälften av de beslut som angavs i version 2019 har fattats. Projekten inom Älvstaden har flera beroenden såväl inom som mellan projekt som också har en påverkan på tidplanerna. Beroenden och samband samt utmaningar inom stadsutvecklingen har fördjupats i årets version i syfte att stödja projektverksamheten och Älvstadens framdrift i sin helhet. Årets version fördjupar även övergripande genomförandefrågor som Älvstadens utbyggnadsordning och utbyggnadstakt samt stadsutvecklingen under mark. Färdplanen beskriver Älvstadens klimatanpassningsutmaningar som översvämningsrisker till följd av extremt väder med skyfall och stigande havsnivåhöjning.

Färdplanen redovisar hanteringen av kommunal service inom Älvstaden, men beskriver inte samtliga behov inom social infrastruktur. I föregående version av färdplan fanns en beskrivning av social infrastruktur, vilket omfattar större delen av den sociala dimensionen, en beskrivning som är fortsatt gällande för Älvstaden.

Färdplanens ekonomiska beskrivning tar utgångspunkt i stadens ekonomiska förutsättningar och mål samt kommunfullmäktiges beslutade ekonomiska inriktning för Älvstaden. En indikation ges om det totala ekonomiska åtagandet samt uppskattade ekonomiska volymer i nuläget, vad avser både kommunens exploateringsåtagande och kommunens investeringsåtagande omfattande grundläggande teknisk infrastruktur och kommunal service. De ekonomiska bedömningarna kan utläsas skedesvis utifrån tidig

planering, planprogram och detaljplan och genomförande. Driftkostnadseffekter av planerad utbyggnad beskrivs på en övergripande nivå.

Färdplanen visar delområdenas status avseende planering och genomförande under tidsperioden 2020 – 2021 med utblick till år 2026 och i vissa delar fram till år 2035. Delområdenas ingående projekt och tidplaner, utmaningar inom kvalitet och hållbarhet samt en övergripande uppskattning av delområdets exploateringsvolymmer redovisas skedesindelad.

Process för framtagande av färdplan

Stadsledningskontoret ansvarar för att leda processen med framtagandet av färdplan samt samordna och sammanställa underlag från förvaltningar och bolag framtagna utifrån sina respektive uppdrag.

Styrgruppen för Älvstaden beslutade 2019-12-13 att ställa sig bakom förslaget till färdplan för Älvstaden version 2020 - 2021. Förslaget remitterades därefter till de förvaltningar och bolag som ingår i samverkansorganisationen för Älvstaden: fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, park- och naturförvaltningen, stadsdelsförvaltningarna för Lundby, Centrum och Majorna-Linné, Business Region Göteborg samt Älvstranden Utveckling AB.

Förslaget remitterades också till andra förvaltningar och bolag som arbetar med utvecklingen av Älvstaden såsom förvaltningen för kretslopp och vatten, lokalförvaltningen, kulturförvaltningen, idrotts- och föreningsförvaltningen, grundskoleförvaltningen, förskoleförvaltningen, Göteborg Energi AB, Förvaltnings AB Framtiden, Göteborgs Stads Parkerings AB.

Sammanfattning remissinstanser

I remissen till förvaltningar och bolag ställdes samma frågor som föregående år i syfte att följa upp och utvärdera det arbete som skett mellan version 2019 och version 2020-2021. Remissinstanserna är generellt positiva till framtagandet av en färdplan som visar Älvstadens planering och utbyggnad i sin helhet. Färdplanens kvalitet bedöms ha ökat i flera delar sedan tidigare version, bland annat genom att ekonomidimensionen har tydliggjorts. Färdplanen uppfattas bidra till en ökad samsyn mellan förvaltningar och bolag.

De viktigaste sammanfattade slutsatserna från remissinstanserna för fortsatt utvecklingsarbete beskrivs under följande fyra rubriker.

Älvstadens utvecklingstakt behöver löpande analyseras

Flertalet uppger svårigheter i avvägningen i prioriteringen mellan projekt i förhållande till tillgängliga personella resurser och kompetenser för att möta Älvstadens nuvarande utvecklingstakt och stadens utveckling i sin helhet. En prioritering av projekt får konsekvenser som är tydligt kopplad till de nyttor och effekter som förväntas uppnås i Älvstaden, men också utifrån kritiska beroenden mellan projekt, varför prioritering behöver ske i samverkan.

Exploateringsekonomin behöver tydliggöras i förhållande förväntade nyttor och mål. Flertalet ser positivt på att det finns en ekonomisk inriktning för Älvstaden att förhålla sig till, men bedömer samtidigt att det kan finnas svårigheter i att uppfylla nyttor och mål utifrån Vision Älvstaden samt andra strategier i förhållande till inriktningens principer. Detta mot bakgrund av de ingångsförutsättningar som en omvandling från tidigare

industri- och varvsmiljö innebär, vad avser exempelvis geoteknik och markmiljö, men också utifrån det älvnära läget som förutsätter klimatskyddsåtgärder. Generellt så anser flertalet att riskhanteringen såväl kopplad till ekonomi som till andra dimensioner behöver utvecklas vidare.

Färdplanen behöver tydliggöra den sociala dimensionen

Flertalet uppger att de saknar den beskrivning av social infrastruktur som tidigare version av färdplan innehöll och understryker att en integrering av social infrastruktur behöver ske tidigt i projektverksamheten processer. Den sociala och ekonomiska dimensionen behöver balanseras gentemot varandra i färdplan och i den översiktliga beskrivningen av Älvstaden som helhet.

Färdplanen som budgetförutsättning behöver analyseras

Flertalet uppger att planeringen och genomförandet av Älvstaden behöver vara tydligt prioriterad och utpekad i samtliga nämnders och bolags budgetar och långsiktiga planering.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret bedömer att färdplanen svarar på behovet av en samlad övergripande nulägesbild av Älvstadens planeringsläge samt förutsättningar, som vidare kan utgöra grund för beslut om övergripande inriktningsförändringar eller enskilda uppdrag. Stadsledningskontoret bedömer att den ekonomiska dimensionen tydliggjorts i denna version av färdplan genom att utgöra ett särskilt fokusområde utifrån beslutad ekonomisk inriktning för Älvstaden och utifrån de uppdrag som följde av föregående års färdplanebeslut.

Stadsledningskontoret har under 2019 haft en ledande roll i utvecklingen av samverkansorganisationen inom Älvstaden och bedömer att organisationen främjar samverkan i flertalet frågor och områden vad avser exempelvis de övergripande genomförandefrågor och utmaningar som inte kan hanteras inom enskilda projekt utan förutsätter samordning och samverkan ur ett strategiskt perspektiv samt ur ett större områdes behov. Arbete pågår bland annat med att genomföra tydliga principer för eskalering av gemensamma frågor samt att arbeta fram verktyg för uppföljning och styrning av enskilda projekt.

Bedömning utifrån remissyttranden

Älvstadens utvecklingstakt behöver löpande analyseras

Stadsledningskontoret konstaterar att Älvstadens utvecklingstakt behöver analyseras strategiskt utifrån remissinstansernas synpunkter och farhågor. Parterna behöver analysera och nå samsyn i en gemensam etapputbyggnad som både går i takt med marknaden, konjunkturen, egna tillgängliga resurser och ett rimligt ekonomiskt risktagande.

Stadsledningskontoret bedömer att vägval och prioriteringar av enskilda planeringsprojekt i första hand ska ske inom stadens ordinarie processer och projekt, där avvägningar och optimering av stadens årliga projektplanering ska ske. Att stadens planeringsresurser samt investeringar prioriteras med stor precision bedömer stadsledningskontoret vara nödvändigt, för att staden ska nå sina mål där personella resurser och kompetenser utgör en grundläggande förutsättning. De beroenden och tidplaner som färdplanen beskriver påverkar såväl utbyggnadsordning som

utbyggnadstakt. Baserat på vad som nu sker i vår omvärld med effekterna av en pandemi som redan har fått en direkt effekt på konjunkturen aktualiseras ånyo behovet av att analysera förutsättningarna för i vilken takt Älvstaden ska utvecklas.

Stadsledningskontoret bedömer att riskhanteringen behöver stärkas på såväl projekt- som portföljnivå inom samverkansorganisationen för Älvstaden under ledning av stadsledningskontoret. Generellt bedömer stadsledningskontoret att tidplanerna är fortsatt optimistiska.

Stadsledningskontoret bedömer att det är av stor vikt att utvecklingen av Älvstaden löpande analyseras i förhållande till förvaltningarnas och bolagens kapacitet.

Exploateringsekonomi behöver tydliggöras i förhållande till nyttor och mål

Stadsledningskontoret ser ett behov av att projektverksamheten utvecklar sina arbetssätt och metoder för att belysa projektens förväntade nyttor och mål i förhållande till stadens ekonomiska förutsättningar och inriktningar samt i förhållande till tidplan för planerad utbyggnad. Stadsledningskontoret ser också ett behov av att projektverksamheten såväl tydliggör som följer upp projektens leveranser gentemot Vision Älvstadens intentioner och andra styrande dokument och inriktningar på ett tydligare sätt än vad som sker idag. Genom att tydliggöra projektets målbild tydliggörs även eventuella målkonflikter eller avvikelser gentemot eftersträvd målbild som kan bli av sådan strategisk eller ekonomisk vikt att beslut ska fattas av kommunfullmäktige.

Avvägningar och ställningstaganden konkretiseras och avvägs i första hand i samband med enskilda investeringsbeslut och detaljplan- eller detaljplaneprogrambeslut på olika nivåer i organisationen. Det krävs en fortsatt samverkan organisationer emellan för att nå eftersträvd nyttor till en rimlig ekonomisk belastning, vilket förutsätter att samtliga parter aktivt arbetar i en riktning för att stärka beslutsprocesserna. Framför allt vad avser investeringsbeslut för enskilda projekt, som kan beskriva hur enskilda satsningar förhåller sig till en större helhet. Stadsledningskontorets pågående arbete kopplat till en stärkt investeringsstyrning är en del i denna processutveckling.

Stadsledningskontoret kan konstatera att det finns ett efterfrågat behov av att på ett mer konkret sätt kunna beskriva de den planerade stadsutvecklingens samhällsekonomiska effekter i monetära termer för att ytterligare stärka förutsättningarna att kunna väga projektens nyttor mot de ekonomiska effekterna. Stadsledningskontoret delar bilden av att beslutsunderlag behöver baseras på en bedömning av långsiktiga samhällsekonomiska nyttor och att dessa bedömningar både behöver utvecklas och synliggöras.

Stadsledningskontoret kan dock konstatera att det i nuläget saknas beprövade evidensbaserade metoder och modeller för att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i monetära termer för stadsutvecklingsprojekt. Stadsledningskontoret menar dock att flertalet av de styrande strategier, program och planer som utgör grunden för stadens prioriteringar och inte minst strategierna och målen i Vision Älvstaden, baseras på en bedömning om att åtgärder som går i linje med dessa syftar till att nå samhällsekonomisk nytta över tid. Staden deltar dock i ett nationellt RISE-koordinerat utvecklingsprojekt med finansiering från Vinnova, som syftar till att utveckla och testa metoder och processer för att mäta och förstå stadsbyggnadsinvesteringars effekter och värden för en hållbar samhällsutveckling. Projektet förväntas resultera i en verktygslåda med värdeberäkningsmetoder för att komplettera investerings- och exploateringskalkyler.

Stadsledningskontoret följer utvecklingsprojektet för att se huruvida om projektet når sina mål samt i vilken mån resultaten i så fall kan användas inom utvecklingen av Älvstaden.

Färdplanen behöver tydliggöra den sociala dimensionen

Färdplanen har i årets version valt att fördjupa sig i den ekonomiska dimensionen som ett fokusområde. Stadsledningskontoret anser inte att ambitionen har varit att tillhandahålla en samlad och sammanvägd bild av den sociala, ekonomiska och ekologiska dimensionen i färdplanen, som omfattat och fördjupat olika fokusområden i olika versioner.

Färdplanen som budgetförutsättning behöver analyseras

Stadsledningskontoret kan konstatera att det finns en efterfrågan på att färdplanen ska ha en starkare funktion som styrande för nämnder och styrelserns långsiktiga prioritering och resursplanering. Stadsledningskontorets bedömning är att en färdplan på övergripande nivå inte syftar till att utgöra underlag för beslut om prioritering eller avvägningar i enskilda satsningar och åtgärder och att färdplanen härav inte kan utgöra en stark styrning för nämnder och styrelser. Dock finns en fortsatt utvecklingspotential att i färdplanen beskriva samverkansorganisationens gemensamma bild av framför allt strategier för utbyggnadsordning och generella prioriteringar i utbyggnadstakt och innehåll mellan och inom delområden.

En översiktlig beskrivning av Älvstadens gemensamma nulägesbild möjliggör idag politiska ställningstaganden kring övergripande inriktningsförändringar eller prioriteringar och fokusområden, som kan utgöra styrning i det fortsatta genomförandet och planeringen av Älvstaden samt förväntan på inblandade parterns långsiktiga prioritering och resursallokering. Färdplanen visar en nulägesbild av flera pågående processer inom stadsutvecklingen, där det fortsatt krävs ett strategiskt arbete för att planeringen i Älvstaden ska synkroniseras med respektive parts långsiktiga investerings- och resursplanering och utgöra underlag för ordinarie budget-, planerings- och uppföljningsprocesser. Ett av samverkansorganisationens syfte är att skapa gemensamma förutsättningar och stödja det samverkans- och samordningskrav på nämnder och styrelser (förvaltningar och bolag) som följer av den ordinarie styrningen i staden. Målet är att stärka de gemensamma förutsättningarna att gå i takt vad avser exempelvis prioritering och resursplanering inom respektive organisationsdel och inte minst att stärka förutsättningarna för en gemensam målbild inför enskilda investeringsbeslut eller beslut kring planprogram och detaljplaner.

Det är därför stadsledningskontorets bedömning att det finns ett fortsatt behov att förtydliga övergripande prioriteringar och avvägningar genom färdplanen, men att färdplanen i nuvarande form och struktur inte fullt ut kan möta upp den förväntan som finns på att utgöra en så starkt styrande budgetförutsättning som efterfrågas av remissinstanserna.

Bedömning utifrån övrigt behov av styrning i Älvstaden

Ökat fokus på den ekonomiska styrningen och de ekonomiska förutsättningarna
Stadsledningskontorets bedömning är att kommunfullmäktiges beslut om en ekonomisk inriktning för Älvstaden och en konkretisering av riktlinjer för god ekonomisk hushållning kring exploateringsverksamheten, har stärkt fokuset på en planering som tydligare utgår från de ekonomiska förutsättningarna i ett tidigare stadium än vad som har skett tidigare. Även utvecklingen mot en mer transparent beslutsprocess kopplat till större

betydande investeringar på högsta politiska nivå bedöms ha medfört en tydligare ekonomisk styrning i de enskilda projekten och satsningarna.

Stadsledningskontoret kan konstatera att delar av planeringen har omarbetats eller krävt omprioriteringar för att i större utsträckning gå i linje med de långsiktiga ekonomiska inriktningarna eller, vilket är minst lika viktigt, tydligare motivera eller förklara varför förslag och avvägningar inte når eftersträvad ekonomisk inriktning.

Samtidigt går det att konstatera att i den nulägesbild som presenteras i färdplan så uppnås inte eftersträvad ekonomisk inriktning, utan pekar på att de markvärden och de förväntade exploateringsbidrag som bedöms kunna skapas inom Älvstaden inte motsvarar det exploateringsinvesteringsbehov som planeras, för att nå de nyttor och effekter som eftersträvas utifrån visioner, strategier och planer. Det medför att det fortsatt finns ett behov av aktiva avvägningar mellan dimensionerna tid, innehåll och ekonomi både på en övergripande nivå och i de enskilda projekten och satsningarna. Dock ser inte stadsledningskontoret behov av att förstärka eller förtydliga den ekonomiska inriktningen för Älvstaden ytterligare, utan att det snarare finns ett fortsatt behov av dialog och förankring inom samverkansorganisationen och inom linjeorganisationerna, för att aktivt förhålla sig till inriktningen i planeringen.

Stadsutveckling är komplext och därmed krävs det fortsatt en kontinuerlig aktiv avvägning mellan de ekonomiska förutsättningarna och eftersträvide nyttor och kvaliteter för att skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar stadsmiljö. Stadsledningskontoret vill poängtera att stadsutvecklingen sker i samverkan med och är beroende av marknadens aktörer och deras förutsättningar att utveckla och leverera bostäder och lokaler. Stadens planering och ambitionsnivå behöver därför gå i takt med konjunktur, efterfrågan och betalningsvilja och det är därför viktigt att staden aktivt värderar och tar rimliga risker i att investera i tidiga skeden i förhållande till att skapa en långsiktig markvärdesutveckling.

Stadsledningskontoret kan även konstatera att det finns ett fortsatt behov av att utveckla beslutsprocesserna framför allt kring enskilda inriktningsbeslut och genomförandebeslut för investerings och exploateringsprojekt, vilket också förstärks i den revisionskritik som har riktats mot verksamheterna i Stadsrevisionens granskning av stadens exploateringsverksamhet. Flera åtgärder har redan genomförts och utvecklingsarbete pågår i förhållande till revisionens iakttagelser och rekommendationer. Bland annat vad avser en tydligare ekonomisk ansvarsfördelning till fastighetsnämnden, konkretisering av mål för god ekonomisk hushållning och i förslag kopplat till stadsledningskontorets uppdrag att göra en översyn av stadens investeringsstyrning.

Detta utvecklingsarbete behöver fortgå både på central och lokal nivå, men hanteras inte inom ramen för Älvstadenarbetet utan sker inom ramen för den samlade ordinarie styrningen i linjeorganisationerna. Arbetet behöver så klart appliceras även i utvecklingen av Älvstaden i det som utgör arbete inom ordinarie linjeverksamhet.

Ekonomisk ansvarsfördelning

Stadsledningskontoret bedömer att den ekonomiska ansvarsfördelningen mellan fastighetsnämnden och Älvstranden Utveckling AB fortsatt behöver tydliggöras i underlag och beslut kopplade till investering och genomförande av detaljplaner, där såväl bolagets ekonomiska effekter som de ekonomiska konsekvenserna för staden tydligt ska framgå.

Fastighetsnämnden och Älvstranden Utveckling AB har båda likvärdiga kommunala markutvecklingsuppdrag, men fastighetsnämnden har även ett övergripande ansvar för stadens exploateringsverksamhet, dels som en stödjande part i planprocessen och dels som samordnande part i stadens utbyggnad av allmän plats. Stadsledningskontoret kan konstatera att det finns ett fortsatt utvecklingsbehov i att konkretisera roller och ansvar mellan parterna för att inte skapa dubbelarbete eller förväntansgap mellan parterna.

Klimatanpassning inom Älvstaden

Klimatanpassningssamordning är ett särskilt uppdrag som stadsledningskontoret fick av kommunfullmäktige 2018. Stadsledningskontoret kan konstatera att det finns ett beroende mellan uppdraget och Älvstadens framdrift avseende de utredningsarbeten som avser finansieringsfrågor, utbyggnadsplanering och hantering av översvänningsrisker som skyfallshantering och högvattenskydd. Klimatanpassning för vissa nivåer mot översvänningsrisker är en förutsättning för möjliggörande av exploateringen av Älvstaden enligt länsstyrelsen.

Hela frågeområdet behöver fortsatt utredas och berörda nämnder och styrelser behöver på tydligare sätt synliggöra behovet i stadens långsiktiga exploaterings- och investeringsplanering då det redan i nuläget utgör en kritisk strategisk fråga i den pågående stadsutvecklingen.

Samverkan inom Älvstaden

En strategisk part i styrgruppen för Älvstaden är stadsdelsförvaltningen Lundby som representerar berörda stadsdelar inom Älvstaden och som genom beslutet om förändrad nämndsorganisation kommer att upphöra i sin nuvarande funktion. Stadsledningskontoret konstaterar att det innebär att möjligheten att belysa och bevaka stadsdelarnas sociala perspektiv, befolkningsperspektiv samt verksamhetsperspektiv behöver tillhandahållas genom den strategiska och operativa projektverksamheten. Stadsledningskontoret bedömer att samverkansorganisationen löpande behöver anpassas till att omfatta de förvaltningar och bolag som utgör strategiska parter i utvecklingen av Älvstaden.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Stadsutveckling

Stadsdirektör

Färdplan Älvstaden version 2019

§ 22, 0878/18

Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Kommunstyrelsen får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och berörda kommunala bolag, arbeta för att öka exploateringsgraden i Färdplan Älvstaden, så att vi kan nå en hållbar stadsutveckling med ekonomi i balans. För att säkerställa en social hållbarhet är det väsentligt att samtliga områden präglas av hög funktionsblandning och blandade bostäder avseende upplåtelseformer och storlek.
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag att noga beakta behovet av nya för- och grundskolor i Färdplan Älvstaden.
3. Kommunstyrelsen får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och berörda kommunala bolag, arbeta så att Färdplan Älvstaden exploateras i olika etapper i takt med att markvärdet höjs.
4. Kommunstyrelsen får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och berörda kommunala bolag, inarbeta projektet "Historisk stadsplaneanalys" i exploateringen av Älvstaden.
5. I övrigt godkänna tjänsteutlåtandet för Färdplan Älvstaden version 2019.

Handling

2019 nr 76.

Yrkanden

Emmali Jansson (MP) och Hanna Klang (V) yrkar bifall till förslaget från MP, V och S i kommunstyrelsen.

Ann Catrine Fogelgren (L) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Martin Wannholt (D) yrkar i första hand att ärendet ska återremitteras till kommunstyrelsen i enlighet med yrkandet från D i kommunstyrelsen och i andra hand bifall till kommunstyrelsens förslag.

Propositionsordning

Ordföranden ställer först propositioner på dels ärendets återremiss och dels ärendets avgörande idag och finner att kommunfullmäktige beslutat avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Ordföranden ställer herefter propositioner på kommunstyrelsens förslag och yrkandet från Emmali Jansson och Hanna Klang och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits.

Omröstning begärs.



Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för bifall till kommunstyrelsens förslag. Nej för bifall till yrkandet från Emmali Jansson och Hanna Klang”.

Omröstningen utfaller med 45 Ja mot 36 Nej. Hur var och en röstar framgår av bilaga 4.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Dag för justering

2019-05-09

Vid protokollet

Sekreterare

Lina Isaksson

Ordförande

Anneli Rhedin

Justerande

Admir Ramadanovic

Justerande

Jan-Olof Ekelund

**BILAGA 4**

Ärende: 22

Ärendemening: Färdplan Älvstaden version 2019

Ja: 45

Nej: 36

Avstår: 0

Frånvarande: 0

Ledamot	Parti	Plats	Funktion	Resultat
Aslan Akbas	S	62	Ledamot	Nej
Karin Alfredsson	D	50	Ersättare	Ja
Bo Anderssen	L	16	Ersättare	Ja
Bettan Andersson	V	8	Ledamot	Nej
Ingrid Andreae	S	63	Ledamot	Nej
Mats Arnsmar	S	78	Ersättare	Nej
Jonas Attenius	S	57	Ledamot	Nej
Torkel Bergström	D	65	Ersättare	Ja
Daniel Bernmar	V	10	Ledamot	Nej
Jessica Blixt	D	54	Ledamot	Ja
Ulf Boström	D	48	Ledamot	Ja
Jenny Broman	V	9	Ledamot	Nej
Kalle Bäck	KD	34	Ledamot	Ja
Emmyly Bönfors	C	31	Ledamot	Ja
Ulf Carlsson	MP	39	Ersättare	Nej
Sara Carlsson Hägglund	V	19	Ersättare	Nej
Axel Darvik	L	33	Ledamot	Ja
Jan-Olof Ekelund	D	66	Ledamot	Ja



Johanna Eliasson	V	20	Ledamot	Nej
Håkan Eriksson	V	3	2:e v Ordf	Nej
Krista Femrell	SD	71	Ersättare	Ja
Eva Flyborg	L	32	Ledamot	Ja
Ann Catrine Fogelgren	L	17	Ledamot	Ja
Jörgen Fogelklou	SD	73	Ledamot	Ja
Patrick Gladh	S	46	Ledamot	Nej
Pär Gustafsson	L	2	1:e v Ordf	Ja
Sofie Gyllenwaldt	M	27	Ledamot	Ja
Naod Habtemichael	C	30	Ledamot	Ja
Håkan Hallengren	S	77	Ledamot	Nej
Anna Karin Hammarstrand	D	51	Ledamot	Ja
Bengt-Åke Harrysson	D	68	Ledamot	Ja
Christer Holmgren	M	13	Ledamot	Ja
Klara Holmin	MP	4	Ersättare	Nej
Christer Hätting	SD	76	Ledamot	Ja
Gertrud Ingelman	V	22	Ledamot	Nej
Emmali Jansson	MP	38	Ledamot	Nej
Marina Johansson	S	56	Ledamot	Nej
Shahbaz Khan	S	58	Ledamot	Nej
Agneta Kjaerbeck	SD	75	Ledamot	Ja
Hanna Klang	V	23	Ledamot	Nej
Lena Landén Ohlsson	S	80	Ledamot	Nej



David Lega	KD	36	Ledamot	Ja
Susanne Ligander Sillberg	S	81	Ledamot	Nej
Karin Lindberg	D	69	Ledamot	Ja
Birgitta Lindgren Karlsson	D	52	Ersättare	Ja
Hampus Magnusson	M	6	Ledamot	Ja
Karolina Mildgrim	KD	35	Ersättare	Ja
Nina Miskovsky	M	7	Ledamot	Ja
Ali Moeeni	S	61	Ledamot	Nej
Henrik Munck	D	53	Ledamot	Ja
Sabina Music	C	29	Ledamot	Ja
Martin Nilsson	MP	41	Ledamot	Nej
Erik Norén	V	24	Ledamot	Nej
Helene Odenjung	L	18	Ledamot	Ja
Toni Orsulic	M	11	Ledamot	Ja
Bosse Parbring	MP	40	Ledamot	Nej
Karin Pleijel	MP	37	Ledamot	Nej
Admir Ramadanovic	S	64	Ledamot	Nej
Jonas Ransgård	M	15	Ledamot	Ja
Anneli Rhedin	M	1	Ordförande	Ja
Amalia Rud Pedersén	S	60	Ersättare	Nej
Reger Shafik	S	79	Ledamot	Nej
Iréne Sjöberg-Lundin	D	47	Ledamot	Ja
Yvonne Stafrén	SD	74	Ledamot	Ja



Teysir Subhi	FI	43	Ledamot	Nej
Anders Sundberg	M	12	Ledamot	Ja
Anders Svensson	M	26	Ledamot	Ja
Stina Svensson	FI	42	Ledamot	Nej
Pernilla Taxén Börjesson	SD	70	Ledamot	Ja
Kristina Tharing	M	14	Ledamot	Ja
Björn Tidland	SD	72	Ledamot	Ja
Viktoria Tryggvadottir	S	59	Ledamot	Nej
Mattias Tykesson	M	28	Ledamot	Ja
Frida Tånghag	V	25	Ledamot	Nej
Mikael Wallgren	V	21	Ledamot	Nej
Martin Wannholt	D	55	Ledamot	Ja
Camilla Widman	S	45	Ledamot	Nej
Roshan Yigit	S	44	Ledamot	Nej
Veronica Öjeskär	D	49	Ledamot	Ja
Hakan Önal	M	5	Ersättare	Ja
Per Anders Örtendahl	D	67	Ersättare	Ja

Färdplan Älvstaden

Älvstadens utbyggnad med femårsintervaller fram till
2035

Version 2020 - 2021



Förord

Älvstaden är Nordens största stadsutvecklingsprojekt. Arbetet följer den politiskt beslutade visionen – Vision Älvstaden – som Göteborgs Stads kommunfullmäktige fattade beslut om 2012.

Enligt Vision Älvstaden ska staden skapa 25 000 bostäder, 50 000 arbetsplatser och social infrastruktur för sju delområden. Älvstaden är idag både i planerings- och genomförandefas, vilket ställer krav på samordning av beslut över nämnds- och bolagsgränser för ett proaktivt och effektivt arbete samt för att säkra framdrift.

Stadsledningskontoret ansvarar för att årligen bereda en färdplan för beslut i kommunfullmäktige. Det här är den tredje versionen. Syftet med färdplanen är att ge en översikt av Älvstadens planering och genomförande samt ge en inriktning för övergripande styrning och uppföljning av arbetet med Älvstaden. Årets färdplan ska, utöver att vara ett underlag för samordning och ledning, också kunna utgöra en möjlighet till prioritering inom Älvstadens olika utvecklingsområden samt kunna vara en budgetförutsättning för budget 2021.

Färdplan Älvstaden version 2020 - 2021 har uppdaterats och utökats till att omfatta fler frågeställningar av övergripande karaktär, men har bibehållit struktur från tidigare färdplaner.

Färdplanen har tagits fram inom ramen för Älvstadenorganisationen och godkänts av Älvstadens styrgrupp efter en tjänstepersonsremiss till berörda förvaltningar och bolag. Färdplanen skapar samsyn och underlättar därför det dagliga arbetet för alla som arbetar inom Älvstaden. Den ger en uppdaterad helhetsbild över riktning, behov, risker, beroenden och tidplaner.

Innehåll

Sammanfattning	4
1 Inledning	5
1.1 Syfte	5
1.2 Avgränsning	5
2 Nulägesbeskrivning	6
2.1 Omvärlden.....	6
2.2 Göteborgsregionen.....	6
2.3 Göteborgs Stad	8
2.4 Älvstaden.....	10
3 Ekonomi	12
3.1 Stadens finansiella förutsättningar och mål.....	12
3.2 Finansiell inriktning för Älvstaden.....	13
3.3 Investeringsvolym för exploateringsverksamheten.....	14
3.4 Investeringsvolym för övergripande kommunal teknisk infrastruktur ..	19
3.5 Investeringsvolym för övergripande kommunal service.....	21
3.6 Driftkostnadseffekter.....	23
3.7 Övergripande osäkerheter och risker.....	25
4 Övergripande genomförandefrågor	26
4.1 Utbyggnad.....	26
4.2 Beroenden och samband med övrig stadsutveckling	31
4.3 Social infrastruktur	33
4.4 Stadsutveckling under mark.....	35
4.5 Klimatanpassning	36
4.6 Risk	37
4.7 Organisation	38
5 Älvstadens sju geografiska områden	39
5.1 Lindholmen.....	40
5.2 Frihamnen	44
5.3 Backaplan.....	48
5.4 Ringön.....	51
5.5 Centralenområdet.....	53
5.6 Gullbergsvass.....	57
5.7 Södra Älvstranden	59
5.8 Behov av beslut.....	64
6 Begrepp och definitioner Färdplan Älvstaden	65

Sammanfattning

Färdplan Älvstaden version 2020 - 2021 består i huvudsak av fyra kapitel.

Kapitlet *Nuläge* ger en nulägesbeskrivning för Älvstaden utifrån perspektiven omvärlden, regionen och staden och sätter på så sätt Älvstaden i ett sammanhang samt beskriver var Älvstaden befinner sig i nuläget, utifrån de beslut som fattats av kommunfullmäktige under 2019, utifrån de behov av beslut som presenterades i färdplan version 2019.

Kapitlet *Ekonomi* tar utgångspunkt i stadens ekonomiska förutsättningar och mål samt den beslutade ekonomiska inriktningen för Älvstaden. Vidare ges en indikation om det totala ekonomiska åtagandet samt uppskattade ekonomiska volymer i nuläget, vad avser kommunens exploateringsverksamhet och kommunens investeringsåtagande omfattande grundläggande teknisk infrastruktur och kommunal service. De ekonomiska bedömningarna innehåller fortsatt stora osäkerheter och antaganden, delvis med hänsyn till planeringsskedet varför exploateringsåtagandet även kan utläsas skedesvis utifrån: tidig planering, planprogram/detaljplanering och genomförande. I denna version behandlas även driftkostnadseffekter av planerad utbyggnad på en övergripande nivå samt övergripande ekonomiska osäkerheter och risker identifierade av projekten.

Kapitlet *Övergripande genomförandefrågor* beskriver samlad delar av de gemensamma utmaningarna med att genomföra Vision Älvstaden. De perspektiv som lyfts i årets färdplan är; utbyggnadsfrågor, beroenden och samband med annan stadsutveckling i staden, social infrastruktur, stadsutveckling under mark, klimatanpassning, riskfaktorer samt organisation. I avsnitt om utbyggnadsordning och volymer beskriver färdplanen frågor kring etappvis utbyggnad av Älvstaden för att öka markvärden samt hur Älvstaden arbetar med projekt historisk stadsplaneanalys. I beroenden och samband till övrig stadsutveckling konstateras att stadsutvecklingen i Älvstadens delområden är beroende av samordning mellan en mängd olika projekt och här beskrivs större övergripande infrastrukturprojekt och strategiska utredningar som påverkar exploatering av Älvstaden. I avsnittet om socialinfrastruktur beskrivs frågan kring förskola och skola som färdplanen har i uppdrag att utveckla ytterligare. Här beskrivs processen för lokalförsörjning för förskola och skola avseende staden som helhet, där Älvstaden är en del. Behovet av lokaler för förskola och skola i Älvstaden omhändertas i lokalförsörjningsprogram och lokalförsörjningsplan. Avsnittet klimatanpassning är helt nytt i årets version av färdplan och beskriver en fråga som kräver ett helhetsgrepp över staden och där Älvstaden utgör en betydande del.

I kapitlet *Älvstadens sju geografiska områden* beskrivs varje delområde utifrån dess förutsättningar, beroenden, hållbarhet och kvalitet, näringslivsutveckling, tidplaner och exploateringsekonomi. Nytt i årets version av Färdplanen är en utvecklad beskrivning av delområdenas ekonomiska utmaningar och möjligheter. Kapitlet avslutas med de behov av politiska beslut som Älvstaden har, nedbrutet årsvis, för att klara beskrivna volymer.

1 Inledning

År 2012 antog kommunfullmäktige Vision Älvstaden. Ett omfattande dialog- och idéarbete lade grunden till visionen. Processen involverade göteborgare, företrädare för kommunala förvaltningar och bolag, näringsliv och akademi. Under två år genomförde Göteborgs Stad en mängd medborgardialoger, expertworkshopar, internationella erfarenhetsutbyten, utredningar och studier.

Vision Älvstaden innehåller tre strategier. Älvstaden ska vara *öppen för världen*. Den ska vara *inkluderande, grön och dynamisk*. Vision Älvstaden ska leda till att *hela staden, möta vattnet och stärka kärnan*. Göteborg ska bygga en tät stadsmiljö som främjar möten och samverkan.

Alla delområden i Älvstaden kan inte göra allt som visionen pekar ut, men varje delområde ska bidra till de tre strategierna utifrån sina förutsättningar för att förverkliga vision Älvstaden som helhet.

1.1 Syfte

Färdplanens syfte är att underlätta övergripande ledning och samordning av Älvstaden. Färdplanen ger en helhetsbild som underlättar för nämnder och bolagsstyrelser i arbetet med att utveckla Älvstaden. Ambitionen med färdplanen är att skapa en realistisk bild av vilka projekt Älvstaden kan starta och fullfölja fram till och med 2026. Denna tidshorisont är möjlig att överblicka. På längre sikt fram till 2035 är bilden mera osäker, men ändå redovisad för att ge en helhetsbild.

1.2 Avgränsning

Färdplanen fokuserar på planerad utbyggnad av Älvstaden. Färdplanen innebär inga beslut om att vidta eller starta specifika åtgärder, dessa hanteras separat i investeringsplaner, genomförandebeslut, handlingsprogram med mera och regleras i detaljplaner och avtal.

Arbetet med att ta fram färdplan Älvstaden version 2020 - 2021 har identifierat fortsatt behov av kompletteringar av frågor till framtida färdplaner då det under framtagandet av denna version inte funnits tillräckligt med underlag. Sådana kompletteringar är bland annat att göra en gemensam prioritering av projekt inom Älvstaden, skapa en bättre samordning av Älvstadens investeringsnomineringar samt ta fram en genomförandeplan samt att fortsätta utveckla Älvstadens ekonomiska bedömningar.

Färdplan version 2020 - 2021 ersätter inte andra styrdokument i staden och beskriver inte gällande arbetssätt och verktyg inom stadsutvecklingsprocessen.

2 Nulägesbeskrivning

Syftet med det här avsnittet är att ge en nulägesbeskrivning för Älvstaden utifrån perspektiven omvärlden, regionen och staden samt ge en bild av nuläget i Älvstaden.

2.1 Omvärlden

Avsnittet lyfter fram omvärldsfaktorer som kan påverka genomförandet av Älvstaden och som ligger utanför Älvstadens kontroll.

Det ömsesidiga beroendet mellan världens länder ökar, vilket också påverkar Göteborg då staden sedan länge är internationellt orienterad. Storstäder i världen utvecklas och strävar alla efter tillväxt, diversitet, täthet och dynamik i näringsliv, akademi, forskning och utveckling. Det gör att staden drar till sig ytterligare kompetenser som utvecklar staden och dess attraktivitet i en positiv spiral. Förmågan för städer att på detta sätt generera utveckling tycks bli allt viktigare i det globala samhället. Genom möten formas ovanliga och nya kompetenser, vilket underlättas och möjliggörs av storstadens täthet och stadsmiljö. Nordiska storstäder har likartade utvecklingsmönster och liknar varandra till branschstruktur. Göteborg har den lägsta befolkningstätheten jämfört med Malmö, Stockholm samt i jämförelse med Nordens storstäder.

Sveriges ekonomi växlar stegvis ner tempot. Läget i den svenska ekonomin tyder på att tillväxten under första halvan av 2019 har mattats av och ligger klart under snittet på 2,3 procent för 2000-talet. Sveriges BNP minskade med 0,1 procent andra kvartalet jämfört med första kvartalet 2019. Exportnettot bidrog positivt, men sammantaget minskade ändå den svenska BNP-tillväxten mellan årets två första kvartal, även hushållens lägesindikator visar att inställningen till ekonomin är svag.

2.2 Göteborgsregionen

Detta avsnitt beskriver Göteborgsregionen samt delar av utvecklingen inom regionen som kan påverka genomförandet av Älvstaden.

Älvstadens över fyra kvadratkilometer stora område ligger mitt i regionens kärna och är lättillgängligt från stora delar av Västsverige. Med en stark kärna stimuleras en utveckling mot en alltmer diversifierad och robust ekonomi som på sikt kan stärka hela Västsverige inför framtida utmaningar. Älvstaden ligger mitt i den regionala kärnan med god tillgänglighet från både den övriga staden och från arbetsmarknadsregionen. Tillgängligheten håller på att förbättras ytterligare genom de investeringar som görs inom Västsvenska paketet och Sverigeförhandlingen. Genom att förtäta och etablera flera starka knutpunkter i Älvstaden kan kärnan utvecklas och växa hållbart och robust över tid. Det stärker både stadens och arbetsmarknadsregionens konkurrenskraft.

Kärnan är tyngdpunkten i den lokala arbetsmarknadsregionen och är viktig för den regionala utvecklingen. Den erbjuder arbetstillfällen, kulturupplevelser, service och mötesplatser. Ju större den regionala kärnan är, desto fler möjligheter finns för regionen,

inte bara inom landet utan även internationellt. Kärnan förväntas växa och om den ska kunna göra det på ett hållbart sätt behöver regionen och kärnan komma närmare varandra. Älvstaden ligger mitt i den regionala kärnan och ska bidra till en sådan utveckling.



Figur 1 Den regionala utvecklingsstrategin Uthållig tillväxt (Göteborgsregionens kommunalförbund, 2006, uppdaterad 2012/2013) som syftar till att skapa goda livsvillkor och en hållbar utveckling i Göteborgsregionen.

Bilden ovan beskriver de övergripande strukturbildande elementen som är Kärnan, Det sammanhängande stadsområdet, Huvudstråken, Kustzonen, De gröna kilarna och Göta älv. Ambitionen är att medlemskommunerna i Göteborgsregionen (GR) lokalt ansvarar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar. Det gör kommunerna genom att i sin planering utgå ifrån och följa strukturbilden och överenskommelsen. Båda kan även ligga till grund för diskussioner i gränsöverskridande frågor. De kan också utgöra underlag för ett samordnat agerande om till exempel åtgärder i transportinfrastrukturen.

Det är en fortsatt stark befolkningstillväxt i regionen. Under första halvan av 2019 ligger befolkningstillväxten i Göteborgsregionen klart över rikssnittet. Vid utgången av andra kvartalet 2019 var folkmängden i Göteborgsregionen drygt en miljon (1 035 318 invånare). Folkökningen under det andra kvartalet 2019 jämfört med samma kvartal 2018 var 1,5 procent eller drygt 14 900 personer. I Malmö- respektive Stockholmsregionen blev folkökningen på årsbasis på 1,5, respektive 1,6 procent. Befolkningsantalet i Göteborgsregionen förväntas fortsätta öka, med totalt nästan 225 000 invånare till 2040. Det är en ökning med 22 procent jämfört med dagens befolkning. Ett successivt stigande invånarantal driver på utvecklingen inom de lokalmarknadsorienterade verksamheterna såväl inom privat som offentlig sektor.

Jobbtillväxten i Göteborgsregionen är fortsatt stark. Trots tydliga tecken på avmattning fortsätter sysselsättningen gå starkt i Göteborgsregionen. I utgången av årets andra kvartal 2019 var jobbtillväxten i Göteborgsregionen 3,6 procent på årsbasis. Drygt 562 000 personer var sysselsatta, vilket kan jämföras med cirka 543 000 personer samma period året innan. Ökningen i Göteborgsregionen var klart starkare än i andra storstadsregioner. Jobbtillväxten i Stockholmsregionen landade på 1,9 procent och i Malmöregionen var motsvarande 1,1 procent. För Sverige i stort stannade jobbtillväxten på 0,7 procent.

Bostadspriserna i regionen fortsätter att öka. Bostadsrättspriserna har återhämtat sig, vilket syns i att under de senaste 1–6 månaderna har bostadsrättspriserna ökat i alla storstadskommuner. När det gäller huspriser är prisökningen starkare. Även om avslutspriserna stabiliserats den senaste tiden ser vi tydliga signaler på att försäljningen av nyproducerade bostadsrätter går fortsatt trögt. Bostadsmarknaden i Göteborgsregionen verkar dock skilja sig från motsvarande i Stockholmsregionen. Framför allt visar Göteborgsregionen en högre motståndskraft, vilket inte minst syns i den senaste statistiken för andra kvartalet 2019 över påbörjad nybyggnation av bostäder. Starkast husprisstegring sker i Malmöregionen (+7,0 procent på årsbasis). Motsvarande i Göteborgsregionen och Stockholmsregionen visar också på ökning med 5,9 procent, respektive 2,1 procent på årsbasis. Ser vi på utvecklingen 1–6 månader tillbaka i tiden ökar huspriserna som mest i Malmöregionen, följt av Göteborgsregionen.

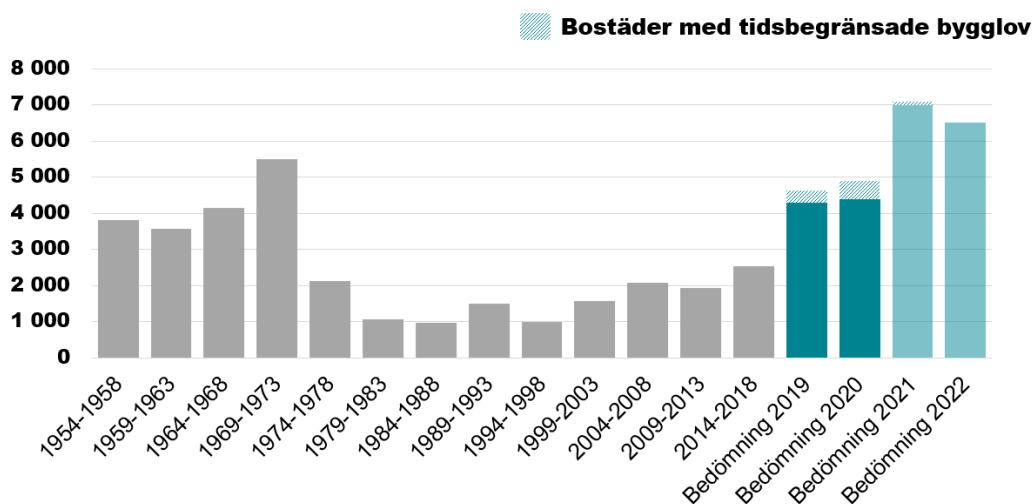
2.3 Göteborgs Stad

Avsnittet beskriver att staden växer och hur det övergripande bostads- och kontorsbyggande ser ut. Beslut kring framväxandet av Göteborg och var staden väljer att växa påverkar genomförandet av Älvstaden.

Göteborg växer och den framtida jobbtillväxten förväntas enligt Långtidsutredningen (SOU 2004:19) bli starkt polariserad till de tre storstadsregionerna, som därmed kraftigt ökar sina andelar av den totala sysselsättningen i landet. Närmare 78 000 personer pendlar från de övriga 12 kommunerna i Göteborgsregionen till Göteborgs kommun för att arbeta. Totalt har drygt 100 000 pendlare sin arbetsplats i Göteborg, vilket är en ökning med ungefär 20 000 pendlare på 10 år. Med kunskapen om Göteborgs stora betydelse regionalt är det viktigt att planering och lokalisering av verksamheter sker utifrån ett regionalt perspektiv.

2.3.1 Bedömning av bostadsbyggandet i Göteborg 2019–2022

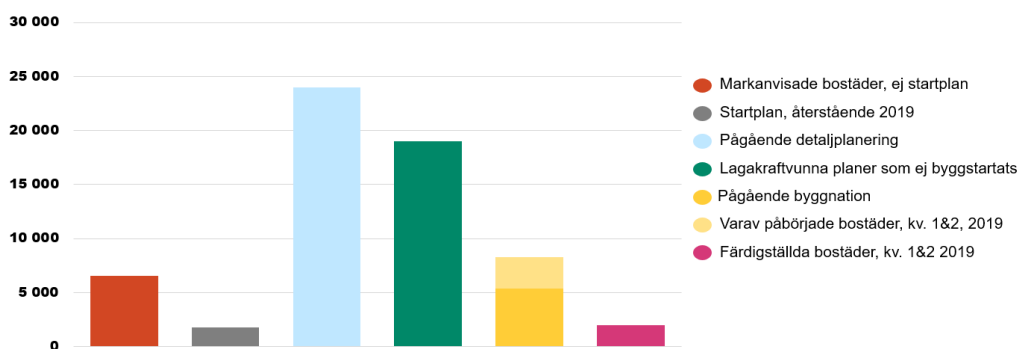
Antalet färdigställda bostäder i Göteborg under 2019 bedöms uppgå till cirka 4 300 och under 2020 till cirka 4 400, exklusive bostäder med tidsbegränsade bygglov. Det finns planmässiga förutsättningar för byggandet av cirka 20 000 bostäder under perioden 2019 till 2022. Även i ett längre tidsperspektiv finns planmässiga förutsättningar för ett fortsatt högt bostadsbyggande, men utvecklingen av byggkonjunkturen och efterfrågan utgör osäkerhetsfaktorer tillsammans med de risker som presenteras i riskavsnittet nedan.



Figur 2 Bedömning av bostadsbyggandet 2019–2022, källa fastighetskontoret. Färgen i staplarna för år 2021 och 2022 symboliserar osäkerheten i bedömningen.

De planmässiga förutsättningarna för bostadsbyggandet 2023–2028 innebär att det i ett längre tidsperspektiv finns planmässiga förutsättningar för färdigställandet av ytterligare totalt över 30 000 bostäder. Bedömningen baseras på bostadsinnehållet i genomförandeskedet, pågående detaljplanearbete samt i detaljplaner som avses starta. Det innebär att det sammanlagda planmässiga förutsättningarna för bostadsbyggande i Göteborg för perioden 2019–2028 omfattar 50 000 bostäder. Under förutsättning att konjunkturen och efterfrågan inte försämras bedömer staden att de planeringsmässiga förutsättningarna möjliggör ett högt bostadsbyggande även under perioden 2023–2028.

Bostäder i olika skeden (augusti 2019)



Figur 3 Bostäder i olika skeden, planering och byggande 2019 för hela Staden, källa fastighetskontoret.

Diagrammet ovan visar bostadsinnehållet i den pågående planeringen, såväl i pågående detaljplane- och genomförandeskede som i pågående byggnation i hela staden, till och med andra kvartalet 2019.

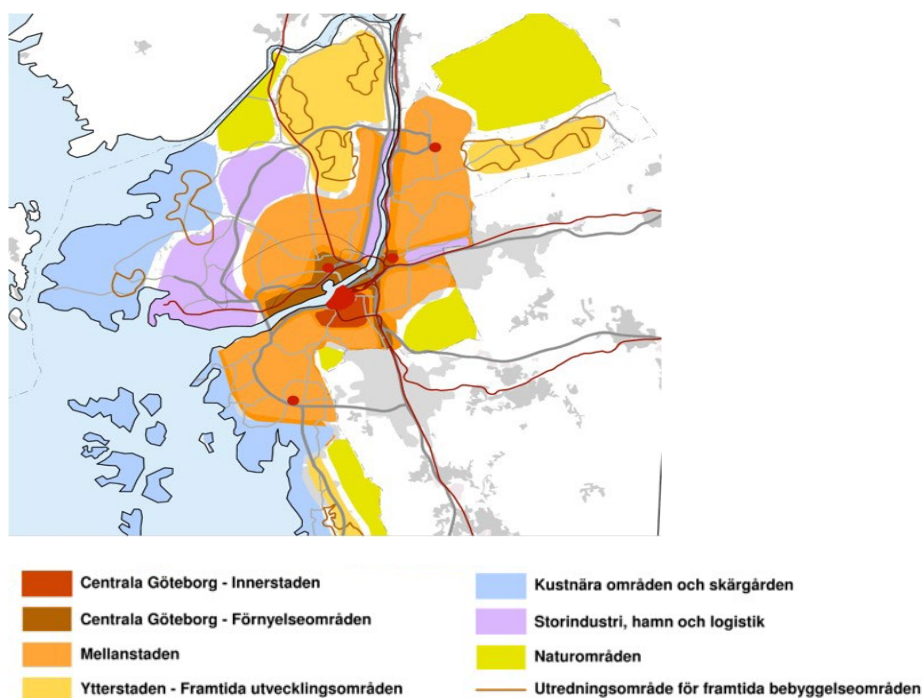
2.3.2 Svag ökning i vakansgraden på kontor

Årets andra kvartal visar på att vakansgraden för kontor i Göteborg ökar något. Historiskt sett är dock nivån på vakansgraden fortsatt låg. Under andra kvartalet 2019 noterades Göteborg 4,6 procent ledig yta för kontor (+0,4 procentenheter på årsbasis). Kontor efterfrågas framför allt i centrala Göteborg och vid kollektivtrafiknoder samt där det finns

god tillgång till service, det vill säga lägen som till stora delar ingår i Älvstaden. Under första halvan av 2019 har drygt 50 000 m² kontorsyta färdigställts. En större del av den tillförda kontorsytan är dock redan uthyrd. Cirka 200 000 m² kontor är under produktion för färdigställande 2019–2022. Nyproduktionen är ett välkommet tillskott på marknaden eftersom exempelvis en låg vakansgrad, såsom exempelvis 1,7 procent på Norra Älvstranden, innebär problem för expanderande företag som blir tvungna att söka sig till andra lokaliseringar då det inte finns lokaler att expandera till i närområdet.

På längre sikt och under antagandet att kontorssysselsättningen växer trendmässigt i samma utsträckning som tidigare skulle det innebära en sysselsättningstillväxt i regionen på 3 300 personer årligen, vilket motsvarar en tillväxt på 80 000 personer fram till år 2040. Med åtgångstal på cirka 18 m² LOA (lokalarea) per anställd krävs cirka 1,5 miljoner m² LOA nya kontor till år 2040 för att rymma de drygt 80 000 fler kontorssysselsatta i Göteborgsregionen. De kommande åren ser Göteborg ut att ha en god planeringsberedskap för kontor, genom de kontorsprojekt som är planerade framöver (bland annat inom Älvstaden, evenemangsstråket, GoCo Health Innovation City). Det kommer det troligtvis uppstå en ökad konkurrens om hyresgästerna där läge, tillgänglighet och kluster blir än viktigare som etableringsfaktorer.

2.4 Älvstaden



Figur 4 Göteborgs olika utvecklingsområden enligt gällande Översiktsplan för Göteborg (2009).

Den gällande översiktsplanen för Göteborg pekar ut inriktningar för komplettering av den redan byggda staden inom ett antal geografiska områden. Inriktningen för de centrala förnyelseområdena är att skapa en större, tätare, tillgängligare och attraktivare regionkärna. Älvstaden utgör en stor del av ”förnyelseområden i centrala Göteborg” i Översiktsplan för Göteborg, vilket är brunmarkerat i figuren ovan. Utöver Älvstaden ska även områden med god tillgång till kollektivtrafik i mellanstaden (orange färg) ges hög prioritet i stadens planering. Älvstaden utgör cirka en tredjedel av stadens planerade leverans av bostäder fram till 2035.

I staden pågår ett övergripande arbete med en fördjupad översiktsplan (FÖP) för centrala staden som kommer att påverka Älvstaden, eftersom den omfattar ett geografiskt område varav Älvstaden utgör en betydande del. Påverkan på Älvstadens utveckling omfattar bland annat att FÖP centrala staden lyfter lämpliga platser för kopplingar över älven, hur kollektivtrafikstråk kan utvecklas och annan trafikinfrastruktur såsom Lundbyledens utveckling.

2.4.1 Beslut under 2019

I färdplan version 2019 redovisades de behov av beslut som Älvstaden har för att säkra framdriften under 2019. Tabellen från 2019 har här delats in i två tabeller. Den första tabellen visar de beslut som tagits under 2019 och den andra tabellen visar de beslut som skjuts fram till 2020 eller längre, kommunfullmäktige (KF), byggnadsnämnden (BN).

Beslut tagna under 2019	År
<i>Backaplan:</i> Godkännande av detaljplaneprogram, BN	2019
<i>Backaplan:</i> Inriktningsbeslut, KF	2019
<i>Frihamnen:</i> Inriktnings- och investeringsbeslut för Jubileumsparken 2020–2023, inklusive beslut om nybyggnation av kaj 113, KF	2019
<i>Frihamnen:</i> Beslut om uppdatering planprogram, BN	2019
<i>Lindholmen:</i> Startbesked av detaljplan Centrala Lindholmen, etapp 1, BN	2019
<i>Lindholmen:</i> Antagande av detaljplan Pumpgatan, etapp 2, KF	2019
<i>Lindholmen:</i> Startbesked detaljplan Spårväg Lindholmsallén, BN	2019

Figur 5 Tagna beslut 2019

Beslut som flyttas fram från 2019	År
<i>Backaplan:</i> Antagande av detaljplan 1: handel med mera vid Backavägen, KF	2020
<i>Centralenområdet:</i> Antagande av detaljplan Överdäckning Götaleden samt reviderat genomförandebeslut, KF	2020 alt 2021
<i>Centralenområdet:</i> Antagande av detaljplan för Västlänkens station Centralen, KF	2020
<i>Frihamnen:</i> Övergripande inriktningsbeslut, KF	2020
<i>Södra Älvstranden (Skeppsbron):</i> Genomförandebeslut, KF	2020
<i>Södra Älvstranden (Masthuggskajen):</i> Förnyat investeringsbeslut allmän plats för blandad stadsbebyggelse Järnvågsgatan med flera, KF	2020

Figur 6 Beslut som flyttats fram från 2019

Av de beslut som skulle tagits under 2019 har sex beslut flyttats fram i tiden. Anledningen till att projekten skjutits fram är både av generell karaktär och specifika för projekten. Generella utmaningar som projekten står inför är komplexiteten i projekten som gör att processerna drar ut på tiden samt att det är brist på kompetenser och personella resurser som kan hantera utmaningarna i projekten. Projektspecifika utmaningar presenteras i nedanstående kapitel där det redogörs för varje enskilt delområde.

Det är två beslut som tagits bort från den tabell som redovisades i Färdplan version 2019. Det ena är beslut om ”reviderat inriktningsbeslut för Göteborgs stadslinbana”. Det har utgått då trafiknämnden fattat beslut om att avbryta projektet och ett slutgiltigt besked väntas i kommunfullmäktige under våren 2020. Det andra är ”genomförandebeslut avseende Pumpgatan” som beskrevs som genomförandebeslut men där det som avsågs var ”Pumpgatan etapp 3” som pågår i ett detaljplaneskede.

3 Ekonomi

3.1 Stadens finansiella förutsättningar och mål

Kommunfullmäktige har under 2019 beslutat om reviderade riktlinjer för god ekonomisk hushållning. De finansiella målsättningarna formuleras enligt följande:

Finansiell inriktning kommunkoncernen

- Soliditeten för kommunkoncernen bör uppgå till 15 procent (inkluderat ansvarsförbindelsen för pensionsåtagande för pensioner intjänade före 1998).

Finansiella inriktningar kommunen

- Staden bör över en rullande tioårsperiod uppnå ett resultatöverskott, inkluderat utdelning från de kommunala bolagen, motsvarande minst två procent av kommunens skatteintäkter och kommunalekonomisk utjämning.
- Egenfinansieringsgraden av investeringar, inklusive utdelning från de kommunala bolagen, bör under en rullande tioårsperiod uppgå till minst 50 procent men eftersträvas överstiga 60 procent.
- Exploateringsverksamheten ska bedrivas så att inkomster och utgifter över en rullande tioårsperiod är i balans.

Grunden för stadens självfinansiering av investeringar utgörs av stadens löpande överskott och årliga avskrivningsvolym. Därutöver krävs någon form av upplåning eller annan tillkommande finansiering för att möjliggöra investeringstakten. Syftet med en hög egenfinansieringsgrad är att dämpa skuldsättningen som över tid riskerar att leda till en långsiktigt minskad finansieringsförmåga och en ökad finansiell risk. Det vill säga sämre förutsättningar och villkor för framtida upplåning och en ökad andel räntekostnader för staden som kan slå kraftigt med konjunktursvängningarna.

En hög självfinansieringsgrad inom exploateringsverksamheten eftersträvas dels för att styra upplåningsbehovet, dels för att styra omfattningen av skattefinansierade åtgärder inom stadsutvecklingen. Inriktningen medför att de ekonomiska åtaganden som överstiger en full självfinansiering ska vara väl motiverade och konkretiserade för att möjliggöra

aktiva ställningstagande, vilket i förlängningen kan innebära behov att genomföra projekt med hög självfinansieringsgrad i andra delar av exploateringsverksamheten.

3.2 Finansiell inriktning för Älvstaden

En ekonomisk inriktning för Älvstaden antogs i samband med beslut om färdplan version 2019 och består av ett antal principer att förhålla sig till samt analysera projektet utifrån. Fullmäktiges beslut om reviderade riktlinjer för god ekonomisk hushållning har inte inneburit någon anledning att se över Älvstadens inriktning, utan stärker snarare de beslutade inriktningarna.

Vision Älvstaden fokuserar, genom sina strategier och målformuleringar, i stora delar på strävan efter social och ekologisk hållbarhet, men har saknat en ekonomisk inriktning som kan vägleda i vad utvecklingen av Älvstaden ”får lov” att kosta staden, ur ett såväl kortsiktigt som långsiktigt perspektiv.

I stadsutvecklingens tidiga skeden kan det vara svårt att uppskatta ett projekts ekonomiska förlopp samtidigt som möjligheten att kunna påverka och forma projektet är stor. En ekonomisk bedömning har flera syften; dels ska den utgöra underlag för val mellan olika besluts- och handlingsalternativ, dels ska den belysa konsekvenserna av redan fattade beslut i ekonomiska termer. En ekonomisk bedömning klargör även ett projekts finansieringsbehov samt utgör ett instrument för kontroll, uppföljning och erfarenhetsåterföring.

Avsaknaden av en ekonomisk inriktning att förhålla sig till inom Älvstaden har medfört att Vision Älvstaden och flera av stadens övriga strategiska styrdokument för stadsplaneringen företrädesvis har planerats utifrån realisering av nyttor och kvaliteter där avvägningar gentemot stadens finansiella förutsättningar och mål har varit svåra att utläsa. Baserat på utvecklingen av de finansiella bedömningarna över tid inom Älvstaden kan konstateras att exploateringsekonomin snarare har varit ett resultat av planeringen och inte en styrande planeringsförutsättning i sig.

Syftet med en ekonomisk inriktning för Älvstaden är att öka styrningen av exploateringsekonomin inom projektverksamheten. Det genom att formulera ett antal ekonomiska principer att utvärdera och förhålla sig till i projektet i avvägningen mellan de tre projektdimensionerna innehåll/kvalitet, tid och kostnad. Ställningstaganden till följd av dessa avvägningar syftar också till att utgöra underlag för inriktnings- och genomförandebeslut samt för att möjliggöra aktiva beslut med ekonomisk bäring.

Finansiella principer att avväga och analysera exploateringsprojektet utifrån:

- Den totala exploateringsekonomin inom Älvstaden bör vara självfinansierad, där totala utgifter och inkomster/byggrättsvärden bör vara i balans.
- Utbyggnaden av Älvstaden bör planeras på ett sätt som balanserar kassaflödet över en rimlig tid i syfte att undvika att staden bär stora risker eller underskott in i förväntade överskott i framtida etapper.
- Staden ska använda sig av sin finansiella styrka för att successivt bygga värden för att finansiera stadens åtagande över tid.
- Respektive delområde ska:
 - verka för en exploateringsekonomi i balans inom respektive delområde

- eftersträva driftseffektiva anläggningar och åtgärder för att hålla nere de långsiktiga ekonomiska åtagandena över tid
- verka för en affärsmässighet med utgångspunkt i en ömsesidig nytta mellan stad och exploatörer vad avser fördelning av exploateringskostnader, samt
- eftersträva att använda bolagsformens fördelar för staden och dess invånares bästa

3.3 Investeringsvolymen för exploateringsverksamheten

Med exploateringsverksamhet avses kommunens utveckling och beredning av kvartersmark samt utbyggnad av allmän plats som helt eller delvis krävs för att möjliggöra byggnation i enlighet med detaljplanens syfte.

Inom stadsutvecklingen kan exploateringsinvesteringarna i huvudsak delas upp i två delar:

- Markförberedande åtgärder – åtgärder som krävs för att skapa exploaterbar kvartersmark (i de fall staden äger den blivande kvartersmarken)
- Utbyggnad av allmän plats – åtgärder för att tillskapa de funktioner som krävs för att möjliggöra en bebyggelse

Utbyggnaden av allmän plats avser dels lokala anläggningar för områdets behov såsom lokala vägar, torg- och parkytor eller klimatåtgärder vilka utgör förutsättningar för den tillkommande bebyggelsen. Dels avses anläggningar som är till för ett större områdes behov, det vill säga funktioner som inte enbart är nödvändiga för den bebyggelse som detaljplaneområdet möjliggör.

Flera åtgärder för allmän plats inom Älvstaden utgör både nödvändiga lokala anläggningar och anläggningar som syftar till att skapa nytta för ett större områdes behov. Exempel på sådana funktioner är till exempel Jubileumsparken, kajstråk, upprustning och tillskapande av vissa huvudvägar och ledningar genom delområdena samt större infrastrukturella kopplingar till befintliga omkringliggande områden.

3.3.1 Exploateringsinkomster och exploateringsgrad

Intäkter i exploateringsverksamheten omfattas främst av den positiva markvärdeförändring som en exploatering ger upphov till genom en ändrad markanvändning. Det med utgångspunkt i att marken förväntas få ett högre marknadsvärde än vid anskaffningstidpunkten. Inkomster kan även komma från exploateringsersättning som förhandlas fram mellan kommun och exploatör eller från gatukostnadsersättning som kommunen tar ut från fastighetsägarna inom exploateringsområdet för utbyggnaden av allmänna platser.

Projektets inkomster styrs, utöver markförsäljningstidpunkt och konjunktur, av den exploateringsgrad och upplåtelseform som eftersträvas, vilket sätter begränsningar för de inkomstnivåer som är rimliga att räkna med, även om läget i regionens kärna innebär förhållandevis höga markvärden.

Ett områdes exploateringsgrad kan beskriva hur mycket som ska byggas i relation till områdets storlek och förutsätter en avvägning i förhållande till exempelvis tillgången till förskola, skola, allmän platsmark och så vidare. De kostnader som uppstår i samband med framtagande och genomförandet av en detaljplan samt de värden som tillkommer planens nya användning behöver däremot inte stå i direkt proportion till antalet bostäder som byggs. När exempelvis antalet producerade bostäder överstiger en viss kritisk punkt uppstår så kallade tröskeeffekter, vilket innebär att andra fasta kostnader tvingas öka i förhållande till det "rörliga" ökade antalet bostäder. Om en markexploatering landar i en överexploatering kan det resultera i en försämrad boendemiljö som också kan påverka försäljningsinkomsterna negativt. En alltför hög exploateringsgrad kan också innebära att bedömda mål och nyttor med utgångspunkt i Vision Älvstaden och andra mål och strategier inte uppfylls.

3.3.2 Exploateringsutgifter

Genomförandekostnader inom exploateringsverksamheten omfattar de prognostiserade kostnader som uppkommer när en detaljplan genomförs, det vill säga kostnader som uppstår efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Det handlar exempelvis om kostnader för allmän plats, gator och parker, arkeologiska utgrävningar, marksanering, evakuering och marklösen för allmänna platser.

Omfattande identifierade kostnader inom Älvstaden innefattar bland annat utgifter för iordningställande av mark. Dels utifrån markens geotekniska förutsättningar och saneringsbehov dels för att en del av exploateringen bygger på att staden tar i anspråk delar av det som idag utgör vattenområde.

Inom Älvstaden kan konstateras att det finns ett antal kostnadsdrivande förutsättningar behäftade med ekonomiska osäkerheter, vilket främst omfattar kostnader i anslutning till markens förutsättningar såsom komplexa markmiljö- och/eller geotekniska förhållanden eller kostnader relaterade till klimatanpassningsåtgärder. Trots relativt höga byggrättsvärden kan dessa skapa negativa ekonomiska förutsättningar i sin helhet för att leverera de nyttor och kvaliteter som eftersträvas med utgångspunkt i Vision Älvstaden och andra mål och strategier.

Vissa delområden får också hantera kostnader till följd av angränsande eller tidigare planering eller verksamhetsutövning vilket innebär ekonomiska förutsättningar som måste hanteras för att inte påföras kommande generationer. Även stadens varierande andel av markägande i olika delområden skapar skiftande förutsättningar kring vad som är möjligt att åstadkomma och vilka markvärden som går att tillskapa, vilket sammantaget ger olika finansiella förutsättningar för olika delområden.

Exploateringsekonomin innehåller även omfattande investeringar i exempelvis överdäckningar både i Centralenområdet och på Södra Älvstranden samt utbyggnad av kajstråk och kajkonstruktioner i anslutning till älven för att möjliggöra stadsutvecklingen utifrån eftersträvalda strategier och kvaliteter. Vad avser kajer och kajkonstruktioner kommer översyn och reinvestering i dessa anläggningar i flera fall behöva genomföras oaktat en framtida stadsutveckling, men ingår i dagsläget som åtgärder inom flera exploateringskalkyler.

3.3.3 Översiktlig bedömning av kommunens exploateringsåtagande

Med ett ökat bostadsbyggande har stadens investeringsvolymerna inom exploateringsverksamheten ökat under senare år. Den samlade exploateringsverksamheten inom Älvstaden avser kommunens, genom fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling AB, samlade inkomster från markförsäljning och exploateringsbidrag och samlade utgifter för beredning av kvartersmark samt utbyggnad av allmän platsmark i form av gator, parker, torg och så vidare.

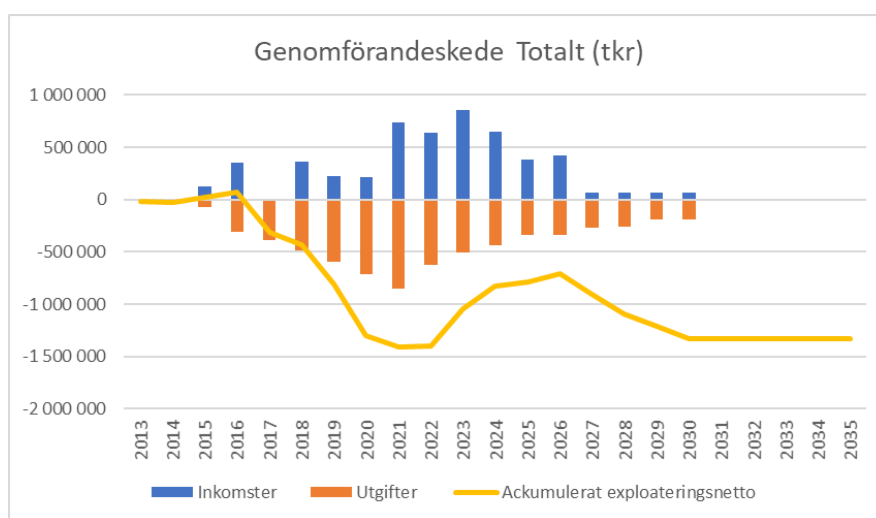
Den aggregerade exploateringsvolymerna i tabellerna nedan ger en indikation på det totala exploateringsåtagandet inom Älvstaden fördelat på skedena: tidig planering, detaljplan/planprogram samt genomförande. Den ekonomiska lägesbeskrivningen för respektive delområde redovisas under respektive delområde i kommande kapitel och utgör underlaget för den sammanställda redovisningen.

Genomförandeskede omfattar exploateringsprojekt med antagna detaljplaner eller där fysisk utbyggnad pågår. Detaljplaneskede/planprogramskede omfattar projekt där en mer detaljerad planering pågår kring markens användning och där det finns övergripande ekonomiska bedömningar framtagna för projektet eller delområdet i sin helhet. En tidig uppskattad ekonomisk bedömning görs också på de initiativ som befinner sig i ett tidigt idéstadium, tidiga skeden.

En ekonomisk bedömning för delområdet Gullbergsvass har utgått ur denna version då ett uppdaterat övergripande målbildsarbete pågår. Även delområdet Ringön saknas i sammanställningarna då det ej pågår någon planering för exploateringsprojekt i nuläget. De delområden vars exploateringsprojekt redovisas i de aggregerade volymerna nedan är: Lindholmen, Backaplan, Frihamnen, Centralområdet samt Södra Älvstranden omfattande Masthuggskajen och Skeppsbron.

Nedan redovisade inkomster och utgifter redovisas i 2019 års prisnivå och underlaget utgår från Älvstadens tertialrapportering från hösten 2019, vilket kan innebära att det kan finnas beslut och förändringar därefter som inte har arbetats in i sammanställningarna.

3.3.3.1 Exploateringsvolymerna i genomförandeskede



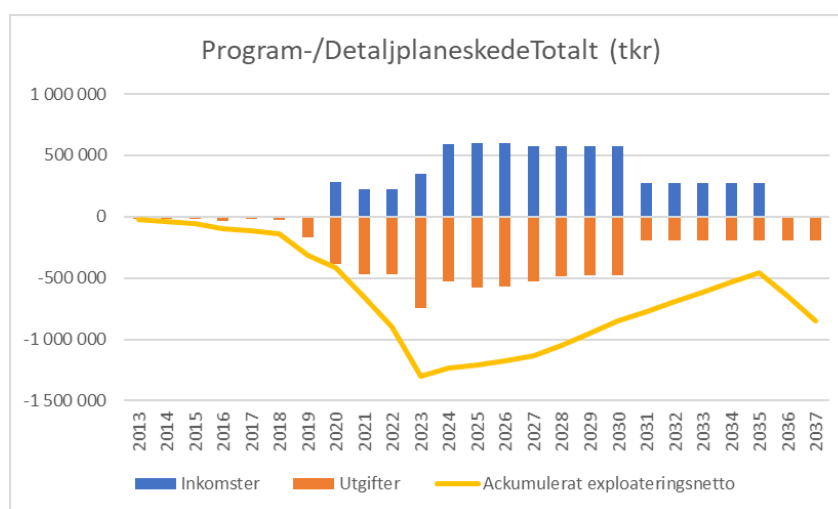
Figur 7 Diagram exploateringsvolymerna i genomförandeskede

I pågående och till del avslutade projekt i genomförandeskede uppgår exploateringsvolymerna till i storleksordningen cirka 6,6 mdkr med beräknade inkomster på cirka 5,2 mdkr.

Delprojekten/etapperna når inte upp till stadens mål avseende eftersträvd självfinansieringsgrad. Merparten av belastningen härrör från Skeppsbron som en del av delområdet Södra Älvstranden, där arbete pågår för att se över möjligheterna att minska stadens investeringsåtagande.

Förutsättningarna inom projekten i genomförandeskede är i stora delar låsta i och med att detaljplanen har vunnit laga kraft, och den ekonomiska styrningen fokuserar i första hand på budgetföljsamhet och att succesivt hantera de löpande riskerna i projekten.

3.3.3.2 Exploateringsvolym i detaljplaneskede/planprogramsked



Figur 8 Diagram exploateringsvolym i detaljplaneskede/planprogramskede

De ekonomiska bedömningarna i detaljplaneringsskede/planprogramskede baseras på det nuvarande planeringsläge eller beslutad planeringsinriktning för etapper och delprojekt. De totala utgifterna bedöms uppgå till i storleksordningen 7,4 mdkr med inkomster i storleksordningen 6,6 mdkr. Därmed går det att konstatera att nuvarande planering inte når den uppsatta inriktningen för självfinansieringsgrad.

Baserat på nuvarande bedömning av projekt i detalj- och planprogramskede, som synliggörs i grafen ovan, är det framför allt utvecklingen av de tidiga etapperna av Frihamnen ("de inre delarna") som bedöms svårast att kunna bedriva med en eftersträvd självfinansieringsgrad, om eftersträvide nyttor ska kunna uppnås. En ekonomisk förstudie ska tas fram för att konkretisera de ekonomiska förutsättningarna i den fortsatta planeringen. Det finns även en osäkerhet avseende pågående utveckling av Lindholmen där planprogramarbete pågår samt framtagande av en ekonomisk förstudie, för att identifiera förutsättningarna för den kommande stadsutvecklingen och säkra eventuella behov av övergripande exploateringsinvesteringar som inte har identifierats fullt ut i den pågående utvecklingen.

Inkomst- och utgiftsprofilen ovan är i nuvarande bedömning troligen alltför jämnt fördelad över tid då flera delprojekt snarare är mer "framtungade" genom att betydande

infrastrukturåtgärder behöver säkras tidigt i projekten. Därmed ser troligen osäkerhets- och riskprofilen något högre ut i verkligheten, än vad som beskrivs i ovan.

Den ekonomiska styrningen i detaljplane- och planprogramskede handlar framför allt om att med utgångspunkt i de ekonomiska inriktningarna för staden arbeta fram olika former av inriktningsbeslut som underlag för att möjliggöra ett aktivt ställningstagande i den fortsatta planeringen. I dessa skeden skapas förutsättningar för att säkra finansiering över tid även om projekten kan kräva stora åtaganden för staden tidigt i ett kommande genomförande.

3.3.3.3 Tidiga skeden

För projekt i tidiga skeden är de ekonomiska exploateringsförutsättningarna grovt bedömda för att ge en uppfattning om i möjlig exploatering ur ett ekonomiskt perspektiv utifrån nuvarande planeringsinriktning.

Tidiga skeden (tkr)	Inkomster	Utgifter	Netto
Centralenområdet	1 860 000	-1 880 000	-20 000
Frihamnen	3 520 000	-5 770 000	-2 250 000
Totalt	5 380 000	-7 650 000	-2 270 000

Figur 9 Tabell över exploateringsvolymerna i tidiga skeden

I färdplan version 2020 – 2021 har de översiktliga ekonomiska bedömningarna för Gullbergsvass utgått då ett målbildarbete för stadsutvecklingen pågår och de tidigare bedömningarna inte längre kan anses tillförlitliga. Parallellt pågår planering i den fördjupade översiktsplanen för centrala staden. De delar av Backaplan, som inte ingick i den ekonomiska förstudie som genomfördes i samband med planprogrammet har heller inte redovisats då de ligger betydligt längre fram i planeringshorisonten. Även framtida etapper i Lindholmen omfattas inte av redovisningen då det pågår ett planprogramarbete och en ekonomisk förstudie kring förutsättningarna för den kommande utvecklingen av Lindholmen.

Som tabellen speglar är det framför allt de framtida etapperna inom Frihamnen ("de yttre delarna") som med nuvarande planeringsinriktning inte når en eftersträvd egenfinansieringsgrad och förutsätter stort kommunalt finansieringsåtagande för att nå eftersträvide nyttor.

3.3.3.4 Samlade exploateringsvolymerna

När samtliga skeden sammanställts kan konstateras att stadens nuvarande planering inte uppnår de eftersträvide ekonomiska inriktningarna avseende en balans mellan inkomster och utgifter inom Älvstaden. Framför allt är det nuvarande förutsättningar för Skeppsbron inom Södra Älvstranden och Frihamnens stadsutveckling som förutsätter stora investeringsåtaganden för att uppnå planerade och eftersträvide nyttor och kvalitéer. Båda dessa delområden innehåller dessutom stora andelar av anläggningar som är till nytta för ett större områdes behov för att stärka Göteborgs kärna och utvidga centrum.

(mnkr)	Inkomster	Utgifter	Netto
Genomförandeskede	5 200	-6 600	-1 400
Detaljplaneskede/Programskede	6 600	-7 400	-800
Tidiga skeden	5 400	-7 600	-2 200
Totalt	17 200	-21 600	-4 400

Figur 10 Tabell över aggregerade exploateringsvolymner

Härmed går det att konstatera att nämnder och styrelser behöver se över den fortsatta planeringen och förutsättningarna för att stärka exploateringsekonomin eller säkerställa aktiva beslut om planeringsinriktningar som medför ett större finansiellt åtagande från kommunen, för att nå eftersträlvade nyttor och mål.

3.4 Investeringsvolymner för övergripande kommunalteknisk infrastruktur

Utöver den samlade exploateringsverksamheten, beskriven ovan, genererar Älvstaden ökade krav på en övergripande fungerande kommunalteknisk infrastruktur såsom bland annat ledningsstråk, huvudvägnät eller huvudstråk för kollektivtrafik, tidigare kallade generalplaneinvesteringar. Dessa åtgärder utgör ett grundläggande åtagande för staden genom att skapa förutsättningar för en växande befolkning, ett hållbart resande och hög tillgänglighet i regionens kärna. Dessa hanteras inte inom ramen för stadens exploateringsverksamhet utan hanteras inom ramen för den långsiktiga investeringsplaneringen i respektive nämnd.

Övergripande kommunalteknisk infrastruktur avser anläggningar som syftar till att betjäna staden som helhet och fler områden än det nyexploaterade området. Därav omfattas inte åtgärderna av exploateringsverksamheten, eftersom de inte till någon del finansieras av de intäkter som exploateringen genererar. Utgångspunkten för dessa basåtaganden är att de fullt ut finansieras av kommunala skattemedel eller via delfinansiering från stat och region.

Tidplaner och investeringsvolymner utgår från nämndernas långsiktiga investeringsplaner (nomineringsunderlag för budget 2020), tidigare inriktnings- och genomförandebeslut och i delar av kompletterande uppgifter om planerade uppdrag och behov som genomförs och planeras inom eller i direkt anslutning till Älvstadens geografiska område.

Redovisade investeringsbehov nedan avser framför allt nyinvesteringar eller kapacitetshöjande åtgärder, men inom Älvstadenområdet finns även ett löpande reinvesteringsbehov i den befintlig infrastrukturen. Utredningar kring kapacitet och genomförbarhet behöver därför inarbetas så tidigt som möjligt i planeringen i syfte att öka kunskapen om genomförbarheten för att identifiera eventuella kostnader som skulle kunna medföra begränsningar eller möjligheter för stadsutvecklingen.

3.4.1 Större infrastrukturprojekt i nuvarande planeringshorisont

Tabellen nedan visar en översiktlig bedömning av det ekonomiska åtagandet baserat på volymner från de investerade nämndernas långsiktiga investeringsplaner och i dialog med nämnderna utifrån behov som är identifierade. Inom parentes redovisas i vilken prislivå som volymerna presenteras, baserat på eventuella avtal och överenskommelser. Beloppen är avrundade och i delar grova bedömningar för att i första hand spegla storleksordningen

på åtgärder och åtaganden. Stadens åtagande avser den del av investeringarna som inte finansieras av annan part utan belastar stadens framtida kapitalkostnadsvolymer.

Objekt (mnkr)	Tid	Investeringsvolym	Stadens åtagande
Sverigeförhandlingsobjekt			
Spårväg och Citybusstråk Norra älvstranden	2020–2035	4 800 (2016)	1 200 (2016)
Citybuss Backastråket	2020–2023	400 (2016)	100 (2016)
Citybuss Norra Älvstranden	2020–2030	700 (2016)	175 (2016)
Objekt Västsvenska paketet			
Ny Hisingsbro inkl. Nedsänkning av Götaleden	–2022	4 360 (2009)	2 360 (2009)
Kvilleleden och gator i Backa	2019–2024	770 (2016)	450 (2016)
Bangårdsförbindelsen	2027–2031	1700 (2017)	0
Cykelåtgärder	2020–2030	145 (löpande)	125 (löpande)
Övriga åtgärder trafik			
Gång- och cykelbro i Centrala Göteborg (över älven)	2024–2029	500 (löpande)	500 (löpande)
Hjalmar Brantingsgatan (spår- och väg)	2020–2035	1 500 (löpande)	1 500 (löpande)
Kajanläggningar (deletapper upprustning av befintliga kajer)	2020–2035	750 (2019)	750 (2019)
Vatten- och Avloppsanläggningar			
Sammankoppling med Huvudledningar Centralenområdet	2020–2025	20–30 (2019)	20–30 (2019)
Omläggning och uppdimensionering Backaplan	2020–2025	50–75 (2019)	50–75 (2019)
Ny huvudledning Frihamnen-Lindholmen	2020–2025	15–20 (2019)	15–20 (2019)
Klimatanpassning/Älvkantsskydd			
Slussportar och pumpstation Kvillebäcken, Hamnkanalen, Rosenlundskanalen	2020–2035	220–280 (2019)	220–280 (2019)

Figur 11 Tabell över övergripande investeringsvolymerna för större infrastrukturprojekt och stadens ekonomiska åtagande för respektive åtgärd (vid extern finansiering från stat och region)

Även om infrastrukturprojekten inte ingår inom ramen för exploateringsekonomin är projekten beroende av samordning både vad gäller beslutskoordinering och genomförandeplanering för att leverera den samlade stadsutvecklingen. Respektive delområde ansvarar därför för att samverka med respektive projektorganisation för infrastrukturprojekten, inte minst för att skapa samsyn kring huruvida åtgärden uppfattas i förhållande till exploateringen utifrån ömsesidiga beroenden ur ett hela staden-perspektiv.

Det kan konstateras att det fortsatt finns osäkerheter både vad avser omfattning och huruvida vissa redovisade åtgärder bör hanteras inom ramen för exploateringsverksamheten. Det avser bland annat exploateringen av Frihamnen och Backaplan som båda påverkar gatu- och spårutbyggnad utmed Hjalmar Brantingsgatan, där det krävs fortsatt arbete för att säkerställa rätt investeringsvolymerna och rätt fördelning av de kostnader som uppstår.

I delar av investeringsprojekten, som bland annat både Hjalmar Brantingsgatan och Bangårdsviadukten, finns fortsatt osäkerheter kring den statliga och regionala medfinansieringen av eventuella åtgärder.

3.4.1.1 Infrastrukturåtaganden under mark och klimatanpassning

Utöver infrastruktur för mobilitet och viss upprustning/kapacitetsökning av Va-nät och kaj-och klimatanpassning tillkommer även andra infrastrukturåtaganden där delar av staden, inte minst inom bolagssfären, går in med betydande ekonomiska åtaganden som även de behöver samordnas för att gå i takt med övrig planering. I nuvarande volymbeskrivningar ingår inte utbyggnaden av vatten- och avlopp kopplat till de enskilda exploateringsprojekten eller åtgärder kopplade till Göteborg Energis förväntade eller planerade utbyggnad. Parkeringsbolagets åtaganden för parkeringsanläggningar är ett tillkommande behov som inte återspeglas i sammanställningarna för stadens investeringsåtagande.

Det finns fortsatt stora osäkerheter kopplat både kring investeringsbehov, finansieringsmodeller och hantering av det sammanhållna klimatskyddet där Älvstadens geografiska läge är beroende av storskaliga lösningar på längre sikt både avseende skyddsåtgärder för stigande vatten och skyfallsåtgärder. De grova övergripande ekonomiska bedömningarna för staden som helhet för skyfallsåtgärder och älvkantsskydd uppgår i storleksordningen till ca 30–40 mdkr fram till 2040. Sedan tidigare har investeringsbehovet för att etablera yttre portar vid Älvsborgsbron och i Nordre älv bedömts till ca 10 mdkr fram till 2070. I dagsläget finns ingen bedömning av vad en anpassning av befintliga dagvattensystem kan tänkas kräva i ekonomiskt åtagande. Hela detta fält behöver fortsatt utredas och på ett tydligare sätt ge avtryck i stadens långsiktiga investeringsplaner.

3.5 Investeringsvolymer för kommunal service

Kommunal service såsom skolor och förskolor behöver tillskapas i bostadsproduktionens takt för att inte begränsa möjligheten att tillföra fler bostäder inom ett område som idag inte har kapacitet för fler barn och elever. Göteborgs Stads lokalförsörjningsplan och arbetet med Göteborgs Stads program för lokalförsörjning är därav viktiga utgångspunkter i förhållande till Älvstadens bostadsmål. Utifrån behovet av kommunal service uppstår ett ekonomiskt åtagande för staden för att etablera och säkra nödvändig kapacitet.

3.5.1 Det prognostiserade behovet av kommunal service

Tabellen nedan visar en översiktlig bedömning av behov av kommunal service baserat på det prognostiserade bostadsbyggandet till och med 2026 samt med en grov planeringshorisont till 2035. Investeringsbehovet baseras på schablonberäkningar utifrån byggnation i kommunal regi och tar därmed varken hänsyn till om etableringar sker för annan huvudman än kommunen eller om delar av behovet kommer att behöva hanteras genom extern inhyrning från annan part.

Schablonkostnaderna baseras på de principer och nivåer som används i beräkning av den långsiktiga investeringsplanen eller baserat på erfarenhetsmässiga nivåer utifrån på tidigare utfall.

(mnkr) Anläggning	-2026		-2035	
	Antal (avrundat)	Investeringsvolym (avrundat)	Antal (avrundat)	Investeringsvolym (avrundat)
Förskola (platser)	1 150	600	5 200	2 600
Grundskola (platser)	1 700	700	7 800	3 100
Gymnasium (antal)	0	0	3	1 400
Äldreboenden (antal)	2	600	6	1 700
BmSS (antal)	25	200	40	1 000
Kulturhus (antal)	1	300	1	300
Idrottshallar (antal)	0	0	4	200
Konstgräsplaner (antal)	1	10	5	40
		2 200		10 100

Figur 12 Tabellen visar investeringsvolym utifrån en översiktlig bedömning av behov som följer av planerat bostadsbyggande oberoende av huvudman och investerande part (Bostäder med Särskilt Stöd förkortas BmSS).

Nuvarande bedömning är att merparten av behovet vad avser förskola kommer att behöva hanteras genom extern inhyrning, medan inriktningen fortsatt är att större delen av behovet vad avser grundskola hanteras genom byggnation i kommunal regi. Vad gäller tillkommande behov av gymnasium planeras för lösningar med extern inhyrning.

Av det totala behovet boenden för äldre beräknas ett par boenden produceras i kommunal regi medan i princip hela behovet av BmSS (bostäder med särskild service) bedöms att hanteras genom extern inhyrning.

Behovet av idrottshallar hanteras framförallt samordnat med utbyggnad av skolor, men det finns ett tillkommande behov baserat på bostadsproduktionen i det längre perspektivet. På liknande sätt uppstår ett behov av bland annat konstgräsplaner som en följd av bostadsutvecklingen som behöver säkerställas inom eller i anslutning till Älvstaden.

Åtagandet är därmed relativt högt beräknat i sammanställningen ovan jämfört med hur huvudmannskapet och andelen inhyrda lokaler fördelas i närliggande delar av staden, men beskriver en volym som ger ett tillkommande åtagande i form av hyra eller kapital- och driftkostnader.

Beräkningarna innehåller ingen uppdatering av bostadsprognosen för 2035 från föregående version av färdplan, men med vetskap om redan kända förskjutningar i genomförandetakten inom Älvstaden som helhet, är volymerna högt beräknade. Framför allt avser det tidigare prognostiserade bostadsvolymer inom Gullbergsvass och Frihamnen.

Det beräknade behovet tar höjd för att kunna möta en målsättning om en förändrad befolkningsstruktur. Det medför att behoven är högre beräknade jämfört med hur det idag ser ut i liknande befintliga tätbebyggda innerstadsområden.

3.5.2 Ytterligare behov av serviceanläggningar

Utöver den beskrivna kommunala servicen finns en rad ytterligare behov av serviceanläggningar som ännu inte beskrivits eller beräknats ekonomiskt. Det gäller bland annat is- och simhallar, lokaler för kulturaktiviteter eller andra mötesplatser som familjecentraler och föreningslokaler. Lokalbehov, som i ett första skede kräver att ytor tillgängliggörs i detaljplaneringen eller genom att överenskommelser tecknas med privata byggherrar avseende tillgång på inhyringsbara lokaler. Det finns behov av att utveckla stadens behovsbedömning kring dessa funktioner i stort samt synliggöra behovet i färdplan.

Likt förhållandet mellan de ekonomiska bedömningarna beskrivna ovan kopplade till exploateringsåtagandet, är syftet att beskriva vilken storleksordning på åtagande som kopplas till den stadsutveckling som planeras i nuläget. Behovsbilden kommer att förändras över tid i takt med den fysiska planeringen, men indikerar vilket ekonomiskt åtagande staden behöver planera för och inte minst omhänderta ytmässigt i den kommande detaljplanehanteringen.

3.6 Driftkostnadseffekter

Exploateringsverksamheten medför ökade verksamhetskostnader för staden och innebär i förlängningen inte bara ett utökat ekonomiskt åtagande för kapitalkostnader, utan också en volymökning av allmän plats och ett stegvis utökat skötsel- och underhållsansvar. Utbyggnaden i Älvstaden ställer även krav på samnyttjande av exempelvis parkanläggningar, vilket i sig medför högre nivåer på drift och underhåll.

Driftperspektivet behöver belysas på ett tydligare sätt än vad som sker idag, både i stadens årliga budgetprocess kopplat till investeringsplaneringen och i enskilda investeringsbeslut. I slutändan är det driftkonsekvenserna som påverkar stadens årliga åtagande och som ska prioriteras i förhållande till all annan verksamhet inom staden och i förhållande till stadens långsiktiga intäktsutveckling. Det kräver en planering och utformning som ur ett kostnadsperspektiv blir drifteffektivt för att över tid kunna bibehålla de nyttor som eftersträvas. Investeringarnas omfattning behöver också värderas i förhållande till framtida driftseffekter ur ett livscykelperspektiv.

I dagsläget finns inga fullständiga beräkningar över driftkostnader och det finns fortsatt en utvecklingspotential såväl inom Älvstaden som staden i stort, att ta fram modeller för att schablonmässigt kunna bedöma kostnaderna både kort och lång sikt. Inom färdplanearbetet har trots detta, en grov bedömning av driftkostnadseffekterna genomförts. Beräkningarna utgår från den tillkommande utbyggnaden av allmän plats inom exploateringsprojekten (för projekt i genomförandeskede och i detaljplanerings-/programskede) samt för de övergripande infrastrukturinvesteringarna som presenterats ovan, i den mån stadens skattefinansierade verksamheter belastas med kapitalkostnader och driftsåtagande.

Baserat på schablonbedömning av driftsåtaganden som motsvarar modeller som bland annat används i Malmö och Stockholm beräknas drift- och underhållskonsekvenserna till cirka 2,5 procent av investeringsvolymerna. Kapitalkostnaderna beräknas schablonmässigt med en genomsnittlig avskrivningstid på 50 år och med en kalkylerad ränta på 3 procent.

Då det är vanskligt att bedöma när enskilda anläggningar tas i bruk och ger upphov till direkta driftkonsekvenser redovisas bedömningarna under de tidsperioder då driftkonsekvenserna beräknas falla ut.

Driftkonsekvenser (mnr)	2020–2025	2025–2030	2030–2035
Kapitalkostnader tillkommande anläggningar	250	150	150
Övergripande infrastruktur	200	100	100
Utbyggnad av allmän plats	50	50	50
Drift och Underhåll tillkommande anläggningar	200	150	100
Övergripande infrastruktur	100	50	50
Utbyggnad av allmän plats	100	100	50

Figur 13 Tabellen visar en översiktlig bedömning av driftkostnadseffekter som följd av planerade och behovsbedömda investeringsvolymerna.

Tabellen ovan redovisar de tillkommande driftskostnadseffekterna under de presenterade tidsperioderna och det kan konstateras att effekterna får betydande driftkonsekvenser i förhållande till de strukturella ekonomiska utmaningar som staden och Sveriges kommuner generellt står inför.

Beräkningarna är behäftade med stora osäkerheter och schabloniserade antaganden, men ger en indikation på vilka ekonomiska driftkonsekvenser som följer av den nu planerade stadsutvecklingen inom och i anslutning till Älvstaden.

Driftkonsekvenserna ovan belastar framför allt trafiknämndens och park- och naturnämndens ekonomiska ansvar över tid.

Beräkningarna tar inte hänsyn till eventuella förgäveskostnader om projekt inte genomförs. Beräkningarna omfattar inte heller sådana planerings- och utredningskostnader som inte hanteras inom investeringsekonomin, utan avser endast de direkt hänförliga driftkonsekvenserna för ökade anläggningsvolymerna.

Sammanställningen ovan omfattar exempelvis inte driftkonsekvenserna av tillkommande VA-utbyggnad. Men det kan konstateras att trots att Älvstadens områden ligger i anslutning till befintlig infrastruktur eller avser förtätningar i den redan byggda staden, medför utvecklingen betydande åtaganden för bland annat kretslopp- och vattennämnden. Åtaganden som i nuläget inte kan finansieras fullt ut genom tillkommande anslutningsavgifter, men även genererar tillkommande tröskelinvesteringar som belastar VA-kollektivet som helhet. Det innebär att det kommer att finnas behov utifrån nuvarande planering att både anpassa anslutningsavgifter, men även brukningstaxan för att möta effekterna av åtagandet.

Basverksamheterna, såsom vård, skola och omsorg och dess tillkommande hyreskonsekvenser eller tillkommande verksamhetskostnader utifrån bebyggelse- och befolkningsutveckling omfattas inte av de beräknade driftseffekterna ovan. Dessa har traditionellt haft en tydligare koppling till stadens resursfördelningsmodeller och skatteintäktsutveckling. Stora volymförändringar inom basverksamheterna kommer dock fortsatt att ställa stora krav på att lösa grunduppgifterna, speciellt för de stadsdelar och verksamhetsområden som ansvarar för den kommunala verksamheten inom Älvstadens geografiska område.

3.7 Övergripande osäkerheter och risker

Ambitionsnivån med utgångspunkt i Vision Älvstaden ställer krav på prioriteringar i investeringsverksamheten inom såväl Älvstaden som i stadens stadsutveckling i sin helhet, med utgångspunkt i stadens finansiella förutsättningar och mål. En hög kostnadsmedvetenhet i projekten är en grundförutsättning i planeringen. En ekonomisk bedömning är precis som andra prognoser behäftad med en viss osäkerhet. När en ekonomisk bedömning upprättas ska därför osäkerheter identifieras för att minimera de risker som oförutsett kan förändra en exploaterings ekonomiska effekter och följder. I anslutning till de ekonomiska bedömningarna har respektive delområde utöver kalkylerade osäkerhetsmarginaler och de osäkerheter som är projektspecifika utifrån delområdets förutsättningar, redogjort för övergripande osäkerheter och risker sammanfattade enligt följande.

Det finns en stark koppling mellan bostadsbyggande och konjunktur. Konjunkturutvecklingen utgör således en risk i planeringen och genomförandet av Älvstaden i synnerhet för bostadsproduktionen i planeringsfas. Älvstaden kommer att bebyggas under flera år i olika etapper, vilket gör att olika ekonomiska förutsättningar kan komma att råda. En lågkonjunktur kan exempelvis innebära svårigheter att sälja bostäder, vilket i sin tur kan medföra fördröjningar att bostäderna färdigställs. Efterfrågan styr delvis byggstarten hos exploatörerna, som för att få bästa pris, i vissa fall avvaktar marknaden.

Brist på personella resurser är en risk som kan medföra att vissa projekt tidsmässigt förskjuts framåt till exempel att ett projekt inte kan påbörjas för att det inte finns tillgängliga kompetenser eller om personalomsättningen är hög. Då finns risk att projektet avviker från såväl tidplan som budget.

Brist på samverkan och samordning av projekt kan också utgöra en risk både internt mellan förvaltningar och bolag, men också gentemot externa aktörer såsom Trafikverket. En framskjuten tidplan för exempelvis ett intilliggande projekt kan innebära nya förutsättningar för ett annat projekt. Det kan exempelvis handla om infrastrukturprojekt som väntar på beslut eller ändrade dragningar av vägar och spår.

De finns också farhågor att olika aktörer inom olika projekt i Älvstaden har olika målbilder, vilka kan motverka varandra vilket i sig utgör en risk både gällande innehåll, tidplan och kostnad.

3.7.1 Risk- och osäkerhetshantering

En riskbedömning genomförs i varje enskilt projekt inför nämndbeslut. Ett tidigt skede innebär en låg detaljeringsgrad i planeringen, vilket i sin tur innebär stora osäkerheter ur ett ekonomiskt perspektiv. Ju närmre planeringen kommer detaljplanens antagande, ju högre blir detaljerings- och utredningsgraden och osäkerheter samt risker minimeras. Ekonomiska osäkerheter hanteras också kalkylmässigt genom olika stora osäkerhetspåslag, beroende på vilket skede planeringen befinner sig i.

4 Övergripande genomförandefrågor

Syftet med det här kapitlet är att beskriva övergripande frågor som påverkar samtliga delområden och omfattar hela Älvstaden. Kapitlet inleds med utbyggnad av Älvstaden och hur den frågan omhändertas i arbetet. Sedan följer beroenden och samband med övrig stadsutveckling i staden. De övriga övergripande frågor som presenteras särskilt i årets färdplan är social infrastruktur med fokus på det kommunala ansvaret, klimatanpassning, stadsutveckling under mark, riskanalys och Älvstadens samverkansorganisation.

4.1 Utbyggnad

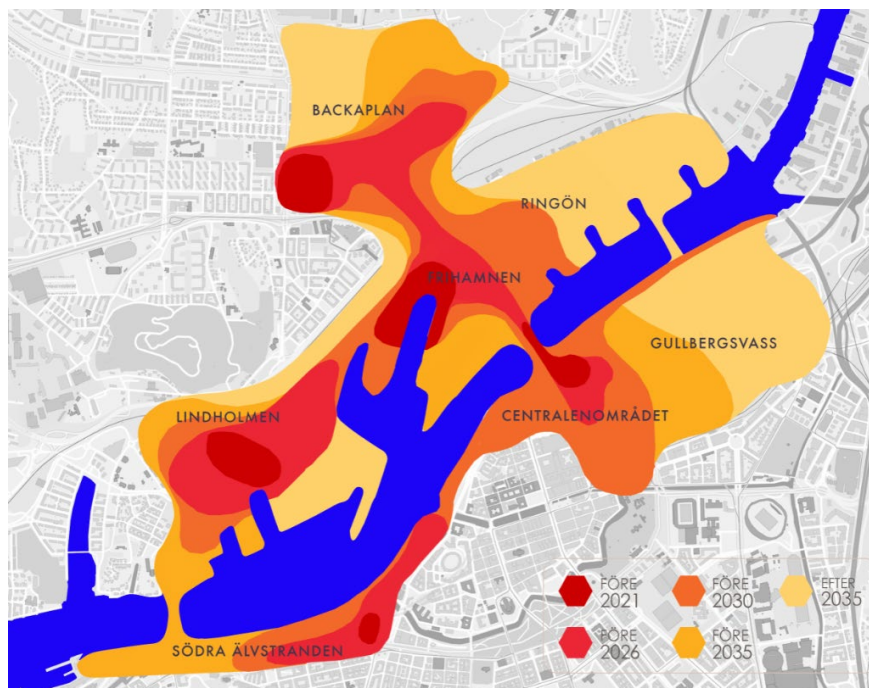
Inför framtagandet av årets version av Färdplan Älvstaden har kommunstyrelsen fått två uppdrag av kommunfullmäktige (KF 2019-04-24 § 22) som redovisas i detta kapitel då uppdragen hör samman och tydliggörs jämte varandra. Dessa beslut är i punkten 3; att kommunstyrelsen får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och berörda kommunala bolag, arbeta så att Färdplan Älvstaden exploateras i olika etapper i takt med att markvärdet höjs samt att i punkten 4; kommunstyrelsen får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och berörda kommunala bolag, inarbeta projektet ”Historisk stadsplaneanalys” i exploateringen av Älvstaden. Då stadens planering och utbyggnadsordning påverkar markvärdena redovisas dessa uppdrag under rubriken utbyggnad.

Samverkansorganisationen har genomfört ett arbete med att sammanställa hur staden arbetar med markutvecklingsfrågor vilket redovisas i stycket nedan. Den strategiska stadsutvecklingsprocessen behöver utvecklas för Älvstaden så att det blir en tydlig avvägning mellan de olika faktorer som påverkar etappvis markutveckling. Inom Älvstaden är projekten och etapperna ömsesidigt beroende av varandra och övrig pågående stadsutveckling. Möjligheterna till att påverka när de olika projekten och etapperna kan genomföras varierar mellan de olika delområdena. Staden arbetar kontinuerligt med att bevara och utveckla markvärdet på olika sätt vilket redogörs för nedan. Samverkansorganisationen för Älvstaden har som ett av sina uppdrag att ta fram en genomförandeplan av Älvstaden där etappindelningen blir synlig, och det arbetet pågår. De olika delområdenas förutsättningar för markutveckling och etappindelning behandlas i kapitlet ”Älvstadens sju delområden” nedan.

4.1.1 Översiktlig utbyggnadsordning för Älvstaden

Det finns en i visionen framtagna ordning för hur Älvstaden kommer att utvecklas och byggas ut som syns i bilden nedan. Bilden har justerats till årets Färdplan då det som tidigare redovisats som möjligt att färdigställa till 2021, delar av Skeppsbron, Frihamnen och Backaplan inte kommer att vara färdigställda till 2021. Den för Älvstaden planerade utbyggnadsordningen gäller fortfarande och bilden nedan visar utbyggnaden i femårsintervaller från 2021 till 2035 och avslutas med åren efter 2035. Det framgår hur Älvstaden utvecklas med utgångspunkt från knutpunkterna, stråken och ett levande älvrum, så som det beskrivs i Vision Älvstaden. Utbyggnad på detta sätt leder till att Göteborg blir en mer sammanhållen stad genom att förstärka knutpunkterna samt koppla

ihop utbyggnadsområdena med stadsmässiga stråk. Älvstaden genomförs som del i en sammanhängande stadskärna som kan stödja den nya typ av markanvändning som Vision Älvstaden förutsätter.



Figur 14 Utbyggnad enligt Vision Älvstaden, uppdaterad till Färdplan version 2020 - 2021.

Markvärden påverkas av den planering som sker, de nyttor och kvaliteter som finns på platsen samt de som tillskapas, och i vilken ordning marken sedan utvecklas. I arbetet med utbyggnadsplanering behöver hänsyn tas till i vilken ordning det är fysiskt möjligt att styra utbyggnadsordningen då betydande delar är låsta i ingångna avtal och påbörjade projekt.

I Älvstaden påverkas markvärdena av vilka ställningstaganden som görs i översiktsplan för Göteborg och fördjupad översiktsplan för centrala staden. De avväganden och beslut som fattas där kommer att påverka Älvstadens planeringsförutsättningar och därmed även utvecklingen för markvärdet. Påverkan på Älvstadens utveckling omfattar bland annat att den lyfter lämpliga platser för kopplingar över älven, hur kollektivtrafikstråk kan utvecklas och annan trafikinfrastruktur exempelvis Lundbyledens utveckling. Resultatet av kommande beslut till fördjupad översiktsplan för centrala staden blir en del av det som påverkar Älvstadens utvecklingsmöjligheter framåt, då den omfattar ett större område där Älvstaden utgör en del.

4.1.2 Projekt Historisk Stadsplaneanalys

Historisk Stadsplaneanalys (Göteborgs Utvidgade Innerstad) beskriver ett förslag till hur stadens mark kan nyttjas och trafikförsörjas, samt hur olika delområden hänger ihop. Den utgör ett kunskapsunderlag som belyser olika områdets exploateringspotential, och bör användas som ett av flera planeringsunderlag inför framtagande av kommande planprogram och detaljplaner inom exploateringsprojekt inom Älvstaden. c

4.1.3 Stadens arbetssätt vid utveckling av markvärden

Staden är genom fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling AB huvudsaklig ägare till marken i Älvstaden. I nuläget bedrivs inte arbetet med etappvis utbyggnad och försäljning för att utveckla markvärden på ett systematiskt och gemensamt övergripande sätt i staden utan varje delområde inom Älvstaden arbetar utifrån sina förutsättningar. Nedan redovisas hur Älvstranden Utveckling AB och fastighetskontoret arbetar för att utveckla markvärden i de olika delområdena.

4.1.3.1 Älvstranden Utveckling AB

Älvstranden Utveckling AB arbetar genom sitt markägarprogram med värdeanalyser för att studera förutsättningar i tidiga skeden för hållbar markutveckling och exploatering. Så som exempelvis affärsmässiga perspektiv, byggbarhetsmässiga perspektiv samt strategiska designperspektiv. Älvstranden Utveckling AB utvecklar i sina delområden nya koncept för hållbar markutveckling. Ett exempel på detta är platsbyggnad som metod för tidig utveckling.

Älvstranden Utveckling AB:s uppdrag att förvalta, utveckla och avyttra fastigheter inom exploateringsområdena är viktiga verktyg för att skapa värden i stadens markinnehav. För att staden ska nå maximal värdeutveckling och nytta av Älvstrandens markutveckling och exploateringsverksamhet bedömer Älvstranden Utveckling AB att det krävs att stadens eventuella övrig mark i aktuellt område övergår till bolaget i mycket tidigt skede. Den samverkansmodell för stadsutveckling som bolaget ofta arbetar med ger en effektiv utveckling av ett större område. Då bolagets mark till övervägande del består av gamla varvs- och industriområden med svåra förhållanden så kallade "brownfield areas" är denna samverkansmodell ofta nödvändig för att dela risk och möjligheter på flera aktörer. Modellen ger också en helhetssyn på det som ska uppnås, en stabil hög produktion av bostäder och verksamheter över tid samt skapar attraktiva områden som höjer markvärdena i efterföljande etapper. Bolagsformen gör att värden som skapas ackumuleras i bolaget och att risker i stadsutvecklingen kan isoleras till bolagssektorn. Detta medför nyttor och höjda markvärden för staden.

4.1.3.2 Fastighetskontoret

Fastighetskontoret utgår i arbetet med utbyggnad av Älvstaden från det arbetssätt som är under utveckling inom fastighetskontoret för staden som helhet. Det innebär att arbetet med att säkerställa en hållbar stad utifrån ett ansvarsfullt och aktivt markägarperspektiv kräver genomgående arbete med tre områden i samverkan; strategisk stadsplanering, ekonomi samt genomförbarhet. Förutsättningen för att bygga en hållbar och god stad är att markägarna tillsammans arbetar strategiskt, där staden förvärvar mark tidigt och avyttrar förädlad mark till marknadspris. Att använda stadens markinnehav till försörjning av kommunala behov för exempelvis skola och allmän platsmark är viktigt, för att minska risken att behöva förvärva fastigheter för kommunala ändamål i ett sent skede. Genom en strategisk stadsplanering samt genom att kostnads- och intäktsberäkna större geografiska områden, med hela stadens totalekonomi i fokus, kan förutsättningarna förbättras för en ekonomi i balans och genomförbarheten i projekt.

I detta arbete har fastighetskontoret utvecklat metodik kring ekonomiska förstudier (EFS) kopplat till planprogram och som innehåller beräkningar av intäkter och kostnader. Därtill arbetar fastighetskontoret med värdeanalyser för att i så stor utsträckning som möjligt

klarlägga såväl de ekonomiska som tekniska förutsättningarna som är förenade med utvecklingen av ett geografiskt avgränsat område. Genom att tidigt identifiera plats för kommunala behov, allmän platsmark och infrastruktur samt säkra en ekonomi i balans säkerställs det en god stadsutveckling och tillförs nytta. I detta arbete bedömer fastighetskontoret att det är viktigt att komplettera och förtäta med innehåll och bebyggelse som saknas i stadsmiljön för att öka attraktiviteten och öka värdet på stadens mark över tid. En etappvis utbyggnad planeras, där avyttras fastigheter och mindre tomter i rätt och planerad ordningsföljd vilket skapar ökat markvärde, likaså en utbyggnadsordning där staden i tidigt skede bör bygga ut kommunal service exempelvis skola och kollektivtrafik. Att bygga ut bebyggelse i takt med infrastrukturinvesteringar ger möjlighet till minskad differens mellan utgifter och intäkter. Det är viktigt att följa marknadens behov i planeringen och att det finns en tydlighet mot marknaden som kan skapa förväntningar och möjliggör att aktörerna kan bidra till att skapa en attraktiv bebyggelse.

4.1.3.3 Platsbyggnad som metod för tidig utbyggnad

Platsbyggnad redovisas här då det är en metod för tidig utbyggnad som strategisk insats och används inom Älvstaden. Arbetsmetoden är utvecklad genom stadsbyggnadskontoret och Älvstranden Utveckling AB används sedan 2013. Metoden är en för Vision Älvstaden specifik metod. Den syftar till att öka kvaliteten i planeringen, stärka markvärdet, öka attraktiviteten samt bidrar genom tidiga strategiska insatser till kvalitativa och inkluderande stadsmiljöer och ökat medborgarengagemang. Metoden används då staden har ett ansvar att skapa processer som bygger på värdeskapande insatser för markutveckling. Bred samverkan, kreativa och tvärsektorieella arbetssätt blir centralt. Platsbyggnad är verksamt, i genomsnitt, mellan tre till fem år inom ett delprojekt och agerar utifrån effektmål eller identifierade nyttor för att utveckla nya värden på platsen som kan bidra till ökade markvärden över tid.

4.1.4 Översiktlig utbyggnadsvolym

Med en rimlig täthet i enlighet med visionen för Älvstadens är den samlade potential på sikt en total exploatering av 5 miljoner m² BTA (bruttoarea). I dialog med Älvstadens delområden har innehåll uppskattats från att visionen togs 2012 till 2021 respektive 2026. En grov fördelning av innehåll under denna tid framgår i kommande tabeller. Inför år 2035 kan Älvstaden ge ett tillskott av 25 000 lägenheter och 50 000 arbetsplatser. I dessa siffror är inte Gullbergsvass och Ringön medräknade, eftersom dessa områden huvudsakligen planeras för utbyggnad efter år 2035.

4.1.5 Tillkommande utbyggnadsvolymer till och med 2021

Klart till och med 2021	BOSTÄDER antal lgh	Jämförelse angivna volymen 2019	HANDEL yta BTA	Jämförelse angivna volymen 2019	KONTOR yta BTA	Jämförelse angivna volymen 2019	HOTELL antal rum	Jämförelse angivna volymen 2019	ARBETS- PLATSER totalt antal	Jämförelse angivna volymen 2019
Frihamnen	800*	800	0	1 500	0	9 300	0	0	0	400
Backaplan	2 058	2 220	21 000	21 000	35 000	35 000	0	0	1 200	200
Södra Älvstranden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centralenområdet	0	0	0	0	55 000	30 000	450	400	2 800	1 500
Gullbergsvass	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringön	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lindholmen	759**	1 700	8 000	8 000	64 000	64 000	0	0	9 300	9 300
	3 617	4 720	29 000	30 500	154 000	138 300	450	400	13 300	11 400

• Frihamnen 800 små temporära bostäder

** Lindholmen i siffran ingår 86 studentbostäder samt 156 temporära studentbostäder

Figur 15 Tabellvärdena är en prognos.

Vid en jämförelse mellan ovan redovisad tabell och samma tabell från färdplan 2019 har redovisade utbyggnadsvolymer förändrats. Skillnaden består framför allt i försening av Karlavagnsprojektet på Lindholmen samt vissa volymer i Backaplan. I Centralenområdet har bedömningen av ytor och arbetsplatser för kontor och hotell ökat.

4.1.6 Tillkommande utbyggnadsvolymer till och med 2026

Klart till och med 2026	BOSTÄDER antal lgh	Jämförelse angivna volymen 2019	HANDEL yta BTA	Jämförelse angivna volymen 2019	KONTOR yta BTA	Jämförelse angivna volymer 2019	HOTELL antal rum	Jämförelse angivna volymen 2019	ARBETS- PLATSER totalt antal	Jämförelse angivna volymen 2019
Frihamnen	1 100*	3 200	8 000	25 000	10 000	64 000	300	300	900	3 500
Backaplan	3 558	4 000	100 000	100 000	37 000	2 000	1 020	1 020	2 200	1 000
Södra Älvstranden	1 710***	1 600	35 000	35 000	120 000	120 000	540	540	6 300	4 000
Centralenområdet	400	400	10 000	15 000	165 000	200 000	550	500	8 000	9 000
Gullbergsvass	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringön	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lindholmen	2870**	2 700	44 000	25 000	240 000	240 000	400	700	13 000	13 000
Summa	9 638	11 900	189 800	200 000	572 000	626 000	2 810	3 060	30 400	30 500

• Frihamnen 800 små temporära bostäder

** Lindholmen i siffran ingår 86 studentbostäder samt 156 temporära studentbostäder

*** Södra Älvstranden i summan ingår 450 lägenheter i Skeppsbron

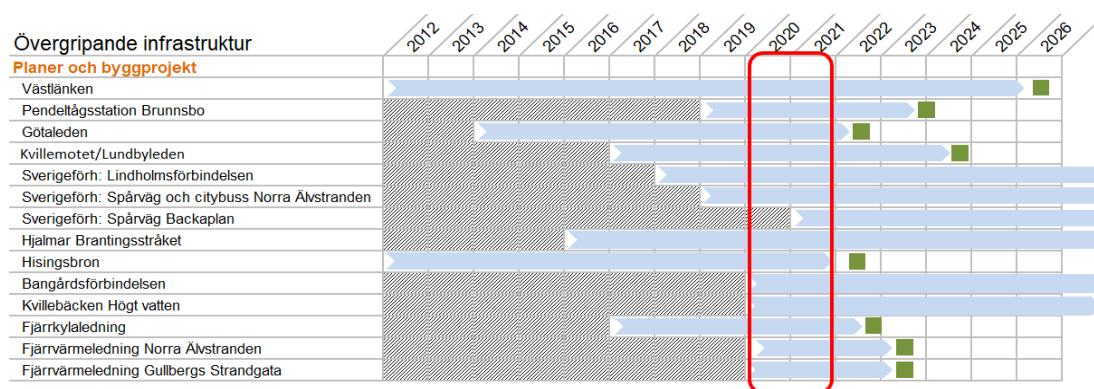
Figur 16 Tabellvärdena är en prognos.

Vid en jämförelse mellan ovan redovisad och samma tabell från färdplan 2019 skiljer sig volymerna främst i Frihamnen och Backaplan. I Frihamnen har ett arbete med att säkerställa ekonomi och struktur genomförts under 2018 - 2019, vilket medfört att detaljplaneringen har pausats och volymerna senarelagts. I Backaplan har också säkerställande av ekonomi medfört senareläggning av planering och utbyggnad av området. I Centralenområdet har kontorsvolymerna minskat på grund av förseningar i detaljplanen för Region City. På Södra Älvstranden ingår 450 bostäder på Skeppsbron, dessa förutsätter att politiska beslut om utbyggnad av allmän plats sker inom kort.

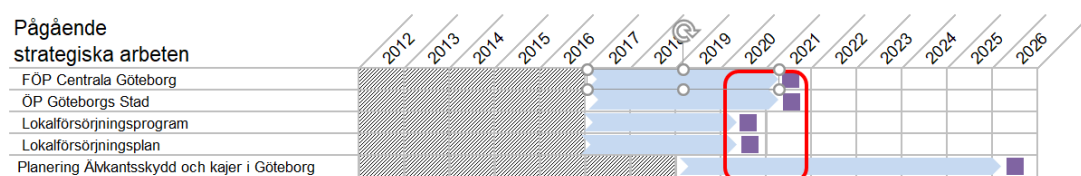
4.2 Beroenden och samband med övrig stadsutveckling

Älvstadens placering mitt i staden gör att området både påverkar och påverkas av såväl den befintliga staden som flera utbyggnadsprojekt, då utbyggnad av bostäder, kontor och handel ska samordnas med utbyggnad av social infrastruktur, vägar och kollektivtrafik, infrastruktur för elnät, fjärrvärme och fjärrkyla, med kajer, älvkantsskydd med mera. Beroendekartläggningen inom Älvstaden visar att de mest kritiska beroenden gäller synkronisering av tidplaner samt tillgång till finansiella resurser och bemanningsresurser. I flera delar finns beroenden i planeringsskedet som härrör från att den övergripande strukturen inte är tillräckligt studerad ur ett genomförandeperspektiv. Beroenden mellan olika projekt finns inom kommunen men också mellan regionala och statliga projekt. Samtliga beroenden är en utmaning för stadens nämnder och styrelser att hantera och leder till att tid behöver avsättas för samordning.

Nedan listas större övergripande infrastrukturprojekt och strategiska utredningar som påverkar och hänger samman med exploatering av Älvstaden. Beroenden för de olika delområdena finns beskrivet under respektive delområde i kommande kapitel. En större åtgärd som utgått ur listan är projekt Göteborgs stadslinbana. Denna åtgärd har en komplex och tidskrävande beslutsprocess framför sig innan besked kan lämnas om och hur projektet ska gå vidare. Information och beslut i trafiknämnden är ett första steg. Till följd av att projekt Göteborgs stadslinbana har ett antal planeringsinriktningar som beslutats om i kommunfullmäktige 2016, vilka inte kommer uppfyllas i och med de nya förslagen, behöver projektet därefter vidare till kommunfullmäktige via kommunstyrelsen, för beslut om fortsättning. Eftersom projektet också är ett av Sverigeförhandlingens avtalade fyra kollektivtrafikobjekt i Göteborg behöver de andra parterna i Sverigeförhandlingen, Västra Götalandsregionen och staten också involveras i beslutsprocessen.



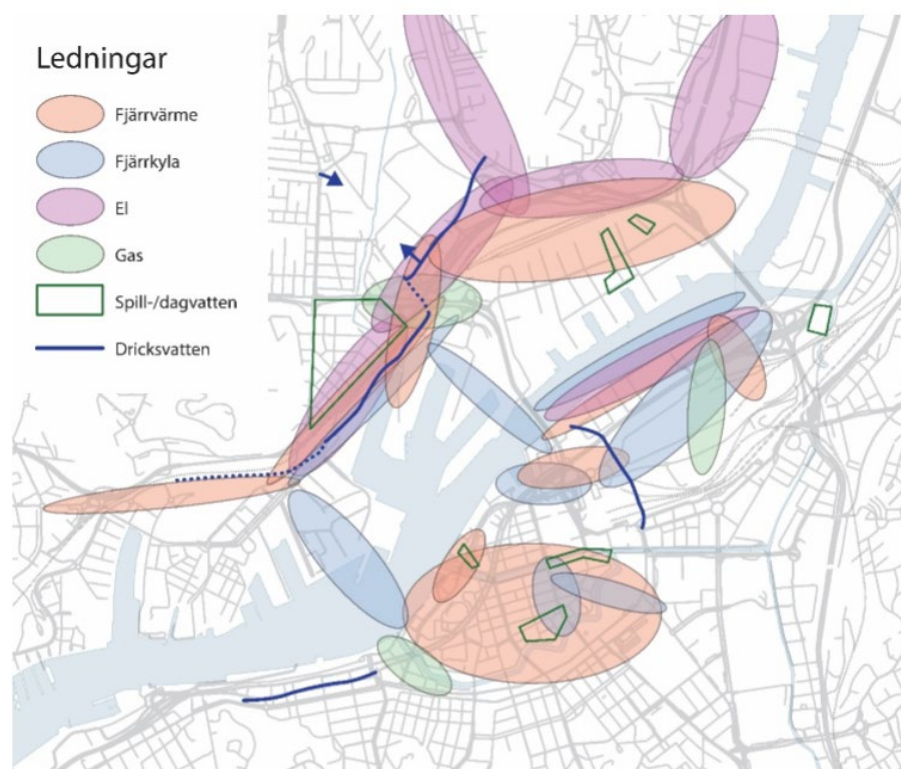
Figur 17 Tabell tidplan för projekt som är inbördes beroende



Figur 18 Tabell tidplan för pågående strategiska arbeten som skapar beroenden

Bilden nedan visar en sammanställning av ledningar under mark från den beroendekartläggning som genomfördes under 2019. Inringade områden visar var Göteborg Energi och kretslopp och vatten behöver investera och/eller reinvestera i olika system för att kunna försörja staden som helhet.

Inom Älvstaden pågår eller planeras ledningsförläggning i princip i samtliga nya detaljplaner och dessa projekt syns inte i kartan. Utöver de plankopplade projekten planerar och genomför Göteborg Energi AB flertalet större investeringsprojekt, vilka redovisas i kartan. Samordning av infrastruktur under mark mellan flera delområden är en förutsättning för Älvstadens framdrift. Vissa arbeten pågår, såsom planering av flytt av befintlig gasledning längs hamnbanan samt etablering av ny anläggning för eldistribution till Backaplan, Frihamnen och Lindholmen och ny huvudledning för vatten till Lindholmen genom Frihamnen.



Figur 19 Karta över planerade investeringar för infrastruktur under mark, utöver de behov som uppstår i samband med planarbeten och exploatering. Områdena redovisas ungefärligt med hänsyn till sekretess.

4.2.1 Beskrivning av övergripande beroenden

- Det krävs även en ny större mottagningsstation för el på Hisingen för att kunna försörja utbyggnationen av Backaplan, Frihamnen och Lindholmen. Den behöver vara i drift i intervallet 2023–2025. Till och från denna station kommer det gå många stora ledningspaket varför placeringen av denna kommer få stora konsekvenser på annan infrastruktur och transportnät i de olika utbyggnadsområdena.

- Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Metrobuss som nu genomförs av Trafikverket i enlighet med Målbild Koll2035.
- Resultatet av ÅVS Lundbyleden som utförs kommer främst att påverka utvecklingen för Lindholmen, Backaplan och Frihamnen.
- Pågående och planerade underhållsarbeten som påverka framkomligheten i staden som helhet och särskilt i Älvstaden att genomföras kontinuerligt i befintliga infrastrukturanläggningar.
- Pågående utredning om hur risk för farligt gods på hamnbanan ska hanteras. Den kan få inverkan på exploateringens innehåll och utformning längs hela hamnbanans sträcka.
- I pågående detaljplaner kan det vara svårt att inrymma den mängd förskolor, skolor och övrig kommunal service som krävs enligt gjorda beräkningar. Det leder till att i utvecklingen av Älvstaden blir enskilda detaljplaner ömsesidigt beroende av varandra för att på helheten tillgodose behoven.
- Frågor om högt vatten, skyfall och dagvattenhantering behöver fortsatt arbetas med på övergripande nivå.
- Flytt av befintlig gasledning, gemensamt beroende Lindholmen-Frihamnen-Backaplan.
- Ackumulatortank för fjärrkyla, gemensamt beroende för Lindholmen-Frihamnen-Backaplan.
- Arbetet med etapp- och utbyggnadsordning inom området behöver fortgå. Bygglogistik är en utmaning för hela Älvstaden, varför ett samordnat arbete kring detta kommer att krävas.

4.2.2 Möjlig överetablering av kontor

Efterfrågan på kontor i Staden är hög och det planeras och byggs på flera ställen i och utanför Älvstaden, exempelvis i Gårda och vid Mölndalsåns dalgång. Här uppstår beroenden och behov av samband till annan stadsutveckling i staden i form av samordning för att tillgodose näringslivets behov av kontorslokaler och stadens behov av en god placering av kontoren. I Älvstaden möjliggörs kontor på flera platser utifrån målet om blandad stad samt även på platser där det inte är möjligt eller lämpligt att åstadkomma bostadsbebyggelse. Kontorsbyggnader kan utgöra skydd för bakomliggande bostäder, vilket innebär att om kontoren inte blir av kan inte heller bostäderna byggas. Utmaningen med en eventuell överproduktion av kontor ökar av att det på flera geografiska platser finns liknande utmaningar med bostadsbebyggelse som möjliggörs av att det placeras kontor där. Det är angeläget att analysera vilka typer av andra verksamheter som går att förlägga på platser som inte utgör god boendemiljö.

4.3 Social infrastruktur

Social infrastruktur kan kort beskrivas som det stödsystem av samhällsservice, offentlig såväl som privat, som underlättar för medborgaren i både ett arbetslivs- och vardagslivsperspektiv. Exempel på vad som utgör social infrastruktur är vårdcentraler, förskola, livsmedelsbutiker, apotek, parker, fotbollsplaner och universitet.

Kommunal service utgör en del av den sociala infrastrukturen och kan kort beskrivas som det stödsystem av samhällsservice som ligger under ett kommunalt huvudmannaskap. Exempelvis utbildning, vård, omsorg, teater, museum, bibliotek och idrottsanläggning. Bedömningarna kring framtida behov av kommunal service samt hur lokalbehoven ska tillgodoses redovisas årligen inom ramen för Göteborgs Stads lokalförsörjningsplan. Lokalförsörjningsplanen ska utgöra ett underlag både för andra nämnders arbete men också för andra styrande dokument, exempelvis de som styr projekten som ingår i

Älvstaden. Det blir således lokalförsörjningsplanen som anger lokalbehoven och blir styrande för Älvstaden. I färdplan syns de utfall som lokalförsörjningsplanens styrning ger i Älvstaden.

Utgångspunkten i Älvstaden är att varje delområde och dess detaljplaner ska omhänderta de behov av kommunal service som tillkommande bostäder genererar. Förutsättningarna för att kunna leverera kommunal service varierar dock mellan delområdena, exempelvis på grund av tillgång till lämplig mark samt möjlighet att klara riktvärden för buller och luftmiljö. Behoven inom varje delområde har beräknats teoretiskt utifrån generella nyckeltal som tar sin utgångspunkt i en möjlig framtida befolkningsstruktur som utgår ifrån Vision Älvstaden.

Idag saknas en princip för hur planeringsmässiga underskott inom enskilda delområden ska hanteras. Det är oklart om det exempelvis ska ske genom skapande av planeringsmässiga överskott inom andra delområden eller startande av ny planering i kringliggande primärområden utanför Älvstaden. Det är viktigt att poängtera att eventuella *planeringsmässiga* underskott inom Älvstaden inte automatiskt skapar *faktiska* underskott av kommunal service eftersom en sådan utveckling först förutsätter att det sker en större attitydförändring bland barnfamiljer där de i högre utsträckning jämfört med idag väljer att bo kvar i den täta innerstaden. Komplexiteten i frågeställningarna gör att det krävs en utvecklad samverkan och samarbete mellan Älvstaden delområden.

I den tidiga stadsutvecklingen inom Älvstaden är det viktigt att säkerställa:

- mark och placering av kommunal service
- hur behovet av kommunal service påverkar exploateringsekonomin

4.3.1 Nyckeltal för att identifiera behov av förskola och grundskola

Framtida behov av förskola och grundskola beräknas med hjälp av nyckeltal. Det primära syftet med nyckeltal handlar om att reservera tillräcklig yta för förskola och grundskola i tidiga stadsutvecklingsskeden eftersom behoven av friyta inte kan hanteras i senare skeden.

Beställningen och byggnationen av nya förskolor och grundskolor baseras inte på teoretiska nyckeltal utan där utgör istället aktuella befolkningsprognoser samt verksamhetens organisatoriska behov grunden för vad som ska byggas eller hyras in. En avgörande förutsättning för att kunna nå en lokalförsörjning i balans handlar alltså om att tillräckliga förutsättningar i form av byggrätter och friytor har reserverats för dessa behov i tidigare skeden.

I förslaget till Göteborgs Stads program för lokalförsörjning 2020–2026 föreslås en förbättrad strategisk styrning av hur nyckeltal används vid beräkning av framtida lokalbehov.

4.3.2 Säkerställa behovet av förskola och grundskola i Älvstaden

Under förutsättning att Älvstadens delområden levererar ytmässiga möjligheter i enlighet med framtagna nyckeltal skapas också planeringsmässiga förutsättningar att kunna nå en lokalförsörjning i balans avseende förskola och grundskola. Planeringsmässiga underskott inom delområden behöver alltid värderas och riskbedömas, men som beskrivits tidigare

finns ingen koppling till att det också behöver innebära ett faktiskt underskott av platser inom förskola och grundskola.

I arbetet med både Göteborgs Stads lokalförsörjningsplan och med Göteborgs Stads program för lokalförsörjning driver stadsledningskontoret två parallella utvecklingsprocesser i syfte att förbättra och säkerställa stadens lokalförsörjningsprocess. Syftet med lokalförsörjningsplanen är att den ska ge både en tydlig bild av stadens behov av kommunal service och hur planeringen ser ut för att nå en lokalförsörjning i balans. Syftet med lokalförsörjningsprogrammet är att utveckla och förbättra den strategiska styrningen av stadens lokalförsörjningsprocess.

4.4 Stadsutveckling under mark

För att lyckas med utvecklingen av Älvstaden behöver infrastrukturen under mark utvecklas i samma takt. Det innebär att staden måste göra investeringar i befintlig och framtida infrastruktur för vatten, avlopp, dagvatten, fjärrvärme och fjärrkyla samt el och bredband. Gemensamt för dessa system är att behandling och produktion oftast sker på annan plats och att det behövs en infrastruktur av ledningar och rör i marken för att försörja alla delar av staden. I Älvstaden är det en utmaning då stadsutvecklingen här handlar om förtätning av befintlig stad där utrymmet under mark redan är begränsat. Stadsutvecklingen kräver ofta att befintlig infrastruktur uppgraderas eller byts ut för att klara en ökad belastning samt att reinvesteringar ibland planeras att genomföras parallellt för att spara tid och kostnader. Utöver att det är komplext i det enskilda projektet sker förtätningen av staden parallellt med annan utbyggnad och det blir viktigt med samverkan mellan projekten. Ytterligare en faktor som påverkar stadsutvecklingen under mark i Älvstaden är de tekniskt komplicerade lösningar som krävs, dels på grund av tätheten men också på grund av de geotekniskt komplicerade förutsättningarna. En annan faktor är att när mark ianspråk tas som tidigare inte varit bebyggd eller att gator flyttas så ligger det ofta ledningar under mark som behöver flyttas och ges plats.

4.4.1 Planering i tidiga skeden

Att planeringen av infrastrukturen under mark görs i ett tidigt skede är en förutsättning för att planeringsprocessen ska bli effektiv och att leveransen säkras. Det är därför viktigt att redan i detaljplan och planprogram dimensionera hur mycket mark som behöver tas i anspråk för underjordisk infrastruktur. Vidare behöver större vikt läggas på genomförandeskedet i tidiga planeringsskeden samt att utbyggnadsordning av kvartersmark gentemot allmän platsmark behöver få större fokus. Ofta behöver det läggas ledningar och rör innan exploatering och byggande ovan mark påbörjas.

Större ledningsstråk är en viktig parameter när nya områden planläggs. Konsekvenserna om planeringen kommer in sent är temporära och kortsiktiga lösningar, som innebär högre driftskostnader, exempelvis för VA-anläggningar. Investeringen under mark ska kunna ligga i 100 år.

Vision Älvstaden visar att Älvstaden ska utvecklas till en tät och grön stad. För att träd ska inrymmas i den täta stadsmiljön behövs tillräckligt med utrymme både under och ovan mark. Tidig samordning med ledningsägare krävs för att skapa förutsättningar för träd ska ges utrymme i staden och kunna utvecklas normalt.

4.4.2 Påverkan på stadsutveckling ovan mark

Den tekniska infrastrukturen under mark tar stor plats och kräver skyddsavstånd. Ledningarna behöver läggas så rakt som möjligt och anpassas efter geotekniska förutsättningar. Distribution av dricksvatten kräver dessutom självfall för att undvika tryckstegringsstationer. Ledningar under mark behöver vara åtkomliga för drift och underhåll. Den tekniska infrastrukturen behöver även byggnader ovan mark, i form av pumpstationer, transformatorstationer och noder för bredband. Allt detta påverkar möjligheterna att bygga ovan mark. System för dagvattenhantering behöver också utrymme under och ovan mark. Dagvatten ska fördröjas och renas enligt gällande lagar och policys. Göteborgs Stad förespråkar öppna dagvattenlösningar, vilket betyder att de behöver samordnas med utformning av gator och parker. Att utveckla staden under mark innebär att det behöver tas fram nya verktyg och arbetssätt. Om det går att öppna upp för nya kreativa lösningar kan det på sikt skapas mer utrymme ovan mark. I Älvstaden finns ett särskilt uppdrag att verka som testarena som skulle kunna utvecklas inom detta område.

4.5 Klimatanpassning

Älvstaden behöver förbereda sig för att möta nuvarande och framtida klimatförändringar genom en medveten klimatanpassad stadsutveckling. Framst behöver Älvstaden rustas för översvämningsrisker och värmeböljor. För att godkänna Älvstadens detaljplaner och genomförande av utbyggnad ställer länsstyrelsen krav på klimatanpassning för vissa översvämningsrisker. För översvämningsrisker finns samband med områden i anslutning till Älvstaden där samordning om beroenden behöver utvecklas. Kostnaderna för genomförande av klimatanpassning uppskattas till miljardbelopp som det idag inte finns någon finansieringsmodell eller budget för.

4.5.1 Översvämningsrisker

Göteborgs Stad har tagit fram planeringsunderlag för att anpassa staden för nuvarande och framtida översvämningsrisker. Som planeringsunderlag för stadens utveckling och anpassning till översvämningsrisker antog kommunfullmäktige i april 2019, *Tematiskt tillägget till översiktsplanen för översvämningsrisker*. Det tematiska tillägget syftar till att visa på stadens strategier och mål för att utveckla en robust stad för att anpassa tillkommande och befintlig bebyggelse för nuvarande och framtida klimatförändringar. Det tematiska tillägget visar Älvstadens behovet av och fysiska förutsättningarna för etablering av älvkantsskydd och översvämningshantering.

4.5.1.1 Älvkantsskydd

För att staden ska klara att möta framtida extrema väderhändelser behöver planering och åtgärder för skyfall, höga flöden och höga vattennivåer samordnas. För Älvstadens genomförande ställer länsstyrelsen krav på utbyggnad av älvkantsskydd till år 2035–2040. Utformningen av älvkantsskyddet behöver utöver att skydda mot högre vattennivåer bidra till stadens attraktivitet och hållbarhet genom att skapa zoner där sociala och ekologiska funktioner samsas och samhällsekonomiska aspekter vägs in. Älvkantsskydd behöver byggas utmed sträckan från Marieholmsbron till Älvsborgsbron, vilket innebär att hela älvkanten berörs utmed Älvstaden.

En huvudmannagrupp bildades på uppdrag av kommunstyrelsen i juni 2019 med uppgiften att samordna och övergripande planera genomförande av älvkantskyddet. I nuläget arbetar gruppen med att ta fram finansieringsmodeller, utbyggnadsplan, budgetförutsättningar samt stadens syn på fastighetsägarrollen. Arbetsinriktningarna återspeglar de primära utmaningarna med genomförandet av älvkantskyddet. Trafiknämnden ska enligt reglementet bidra i planeringen för stadens långsiktiga och ändamålsenliga älvkantskydd och nämnden bär stadens ansvar för genomförande och förvaltning av älvkantskydd.

Förutom att säkra staden från översvämningar från älven behöver åtgärder vid utlopp och längs kajkanter göras för Kvillebäcken, Rosenlundskanalen, Stora Hamnkanalen, Gullbergsån och Sävån med avseende på höga flöden och för att undvika baktryck från älven. Översvämningrisker kräver samordning mellan älvkantskydd och skyfallshantering. Vattnet från skyfall behöver nå älven när älvkantskyddet är på plats genom att pumpa vattnet.

4.5.1.2 Skyfalls- och dagvattenhantering

Extrema väder ger dagvatten och skyfallsfrågorna nya planeringsförutsättningar att beakta för utvecklingen av Älvstaden. De främsta utmaningarna är hantering av stigande havsnivåer genom älvkantskydd och anpassning av befintlig och kommande bebyggelse, anpassning av befintligt dagvattensystem, genomföra skyfallslösningar och nya öppna dagvattenlösningar anpassade för att klara miljö kvalitetsnormerna för vatten.

När vattennivån i älven stiger kommer dagvattensystemet att behöva anpassas genom att bygga pumpar och avskärande ledningar utmed älven som tar mark i anspråk. Placering och behov av markarealer behöver utredas. Genomförande av dagvattenpumpar och avskärande ledningar behöver samordnas med utbyggnad av älvkantskydd.

4.5.1.3 Utmaningar

- Stadens rådighet över den mark som behövs för hantering av översvämningrisker behöver klargöras.
- Stadens möjlighet att få tillstånd för att utföra de åtgärder som behövs för att minimera översvämningrisker behöver säkerställas.
- Finansiering av genomförande och förvaltning av klimatanpassningsåtgärder behöver säkerställas.

4.6 Risk

I arbetet med stora stadsutvecklingsprojekt uppkommer risker och det är av vikt att arbeta med löpande riskhantering i projektens olika skeden. Älvstaden innebär omfattande och komplexa åtaganden för staden och samverkansorganisationen har därför identifierat risker av övergripande karaktär som sammanfattas nedan.

I kapitlet om ekonomi beskrivs övergripande risker och riskhantering separat och särredovisas därför inte i detta avsnitt. Risker avseende klimatanpassningsarbetet presenteras i det avsnittet.

Delområden presenteras i kommande kapitel och där beskrivs osäkerheter och risker behäftade med ekonomiska bedömning på delområdesnivå. Nedan beskrivna risker är generella och behöver tas i beaktande.

Resurs- och kompetensbrist

Tillgång till rätt kompetens och genomförandekapacitet både internt och externt är kritiskt för framdriften av arbetet med Älvstaden.

Finansiella risker

Konjunkturen, stigande byggkostnader, inbromsad fastighetsmarknad och så vidare.

Miljörisker

Stigande vattennivåer, skyfall, klimatförändringar, markförhållanden och hantering av överskottsmassor.

Kvalitetsrisker

Höga byggkostnader sätter tryck på utformning och exploateringsgrad vilket äventyrar utbyggnaden av social infrastruktur, grönytor och samband med kringliggande stad.

Bristande styrning och ledning

Brister i samordning och samlad styrning av arbetet i förvaltningar och bolag riskerar att ge osynkroniserade processer där detaljer och helhet inte hänger ihop, strategiska dokument kolliderar, målkonflikter inte kan hanteras effektivt.

Älvstadens organisation hanterar identifierade risker i det löpande arbetet med uppföljning. Samverkansorganisationen har organiserat ett antal portföljuppdrag som bland annat syftar till att minimera risker. En del av Älvstadens identifierade risker hanteras som en stadengemensam fråga som till exempel arbetet med älvkantsskydd. Inom Älvstadenorganisationen fortsätter arbetet med att utveckla riskhanteringsmodeller.

4.7 Organisation

Att genomföra Älvstaden kräver koordinering av de aktörer som ansvarar för olika delar och skeden i arbetet. För att tydligare koordinera framdriften av arbetet och hålla samman staden över förvaltnings- och bolagsgränserna, fick stadsledningskontoret enligt beslut i KS 2017-09-20 § 665 förstärkt uppdrag att aktivt samordna, leda och följa upp Älvstaden. Inom detta uppdrag leder stadsledningskontoret Älvstadens styrgrupp i att koordinera och samordna stadens arbete över förvaltnings- och bolagsgränser.

Älvstaden är en samverkanssatsning i staden och har en fastlagd organisation med Älvstranden Utveckling, stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, park- och naturförvaltningen, trafikkontoret, stadsdelsförvaltningarna Centrum, Lundby och Majorna-Linné, Business Region Göteborg (BRG) samt stadsledningskontoret. Representanter på VD- och direktörsnivå för bolag och förvaltningar utgör Älvstadens styrgrupp. De ingående direktörerna deltar i styrgruppen med ordinarie delegation och ansvar och styrgruppen hanterar frågor som till exempel gemensam prioritering, gemensam resurssättning samt resultat och framdrift i Älvstaden. Flera övriga förvaltningar och bolag medverkar också till att förverkliga Älvstaden. De knyts till samverkansorganisationen genom att delta i projekten.

Under 2019 har samverkansorganisationen utvecklats och samverkan inom Älvstaden stärks, bland annat genom utveckling av ett så kallat portföljkontor. Ledning och

samordning av de i Älvstaden ingående projektens ekonomi, innehåll, kvalitet, tidplan samt inbördes beroenden blir tydligare och enklare igenom den nya portföljledningsorganisationen, det för att bland annat kunna samordna en gemensam prioritering av projekt inom Älvstaden, skapa en bättre samordning av Älvstadens investeringsnomineringar samt ta fram en genomförandeplan och att fortsätta utveckla Älvstadens ekonomiska bedömningar.

Det organisationsöverskridande arbete som gjorts för att kalibrera stadens processer inom stadutvecklingsområdet samt tillämpa beslutad projektmetodik, fortgår och är i implementeringsfas.

5 Älvstadens sju geografiska områden

Det här avsnittet beskriver Älvstadens sju geografiska områden: Lindholmen, Frihamnen, Backaplan (inklusive Kvillebäcken), Ringön, Centralenområdet, Gullbergsvass samt Södra Älvstranden omfattande Masthuggskajen och Skeppsbron. I årets version av färdplan beskrivs varje delområde utifrån arbete med kvalitet och hållbarhet samt aktuell näringslivsutveckling. Tabeller visar tidplaner, volymsiffror och ekonomi för varje enskilt delområde. Under rubriken beroenden redovisar varje delområde vilka övriga stadsutvecklingsprojekt som påverkar utvecklingen för aktuellt delområde.



Figur 20 Älvstaden sju delområden.

Totalt omfattar Älvstaden 400 hektar exploaterbar yta. Målbilden för Älvstaden är 25 000 bostäder och 50 000 arbetsplatser 2012–2035. Med utgångspunkt i Vision Älvstadens målformuleringar uppskattas exploateringen i Älvstaden totalt innebära en tillkommande byggd area om 5 miljoner m² BTA. Till det kommer offentliga rum och allt annat som behövs för att bygga stad. Det gör Älvstaden till Nordens största stadsutvecklingsprojekt.

5.1 Lindholmen

Lindholmen är idag en blandning av internationella företag, studenter, forskare, boende och kultur. Området består bland annat av 16 000 arbetsplatser, 8 000 studerande, 700 bostäder samt grundskola med tillhörande idrottshallar och flertalet gymnasier. Området upplever en stark tillväxt av såväl nya företag som bostäder.

På Lindholmen pågår projekt både i genomförande- och detaljplanefasen. Dessutom pågår ett planprogram för utveckling av området fram till 2040. Lindholmen som kunskapsnod ska stärkas genom att bygga vidare på befintliga klusterbildningar och samtidigt öka antalet bostäder. Fram till och med 2026 förväntas cirka 2 700 bostäder och cirka 12 000 arbetsplatser stå klara inom Karlavagnsplatsen, Lindholmshamnen, Pumpgatan samt ett antal mindre kontorsetableringar. År 2020 kommer ett gymnasium för cirka 1000 elever att stå klart. Därutöver planeras för exempelvis parker, förskolor, äldreboende, grundskola samt idrottshall för cirka 700 elever.

Uppdraget för pågående programarbete innebär att Lindholmen, med Vision Älvstaden som grund, ges förutsättningar för fortsatt utveckling som viktigt näringslivskluster samtidigt som det utvecklas till en modern blandstad. Älvstadens stadsdelar ska kopplas samman med varandra och med omkringliggande delar och ge förutsättningar för en utveckling som kan ske på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt. Lindholmen ska utvecklas till en blandstad med närhet till bostäder, arbetsplatser, handel, grönska, service och offentlig service. Ett samrådsförslag för planprogrammet bedöms upprättas under våren 2020.

Förslag till utbyggnadsordning

Lindholmen utvecklas dynamiskt och är ett område under pågående förändring. Ett antal projekt är under genomförande (Lindholmshamnen, Karlavagnsplatsen, Geely) och ett antal detaljplaner pågår (skola vid Götaverksgatan, kontor vid Lindholmsplatsen och spår i Lindholmsallén). Bedömningen är att dessa kommer att stå klara runt 2026 och utgör förutsättningar för pågående PBL-program. Programmets första utbyggnadsetapp är koncentrerad till Lindholmsallén och utveckling kring befintlig hållplats vid Lindholmsplatsen. Förutsättningar för ytterligare en stark nod i östra delen av programområdet kommer att skapas redan 2023 när spårväg väntas vara utbyggd på Lindholmen. Den fortsatta spårutbyggnaden Lindholmsförbindelsen mot Stigberget bedöms byggas cirka 2030–2035. Det ger förutsättningar att utveckla delområdet Södra Lindholmen intill älven. Ett annat beroende för utbyggnadsordningen styrs av stigande havsnivåer och det klimatskydd som planeras längs älvkanten samt av att ett antal åtgärder kopplade till skyfall. Inom programarbetet för Lindholmen har en nära dialog förts med projektgruppen för Frihamnen, men då osäkerheter kvarstår arbetas det med en flexibel lösning kring hur framtida kopplingar mellan områdena kan placeras.

Lindholmen i siffror

Bruttoarea	0,9 km ²
Utvecklingsbar area	480 000 m ² BTA
Bostäder idag	ca 700
Arbetsplatser idag ca	16 000
Tillkommande bostäder (2026) ca	2 700
Tillkommande bostäder (2026–2040) ca	2 500
Tillkommande arbetsplatser (2026) ca	12 000
Tillkommande arbetsplatser (2026–2040) ca	10 000

5.1.1 Hållbarhet och kvalitet i Lindholmen

Under 2018 och 2019 har Lindholmen fått fler boende och verksamheter som stödjer en allt mer stadsmässig karaktär. I projekt Lindholmshamnen har förskolan och den provisoriska parken öppnat, vilket är ett viktigt steg för att underlätta vardagslivet. Här ges också möjlighet att testa och studera skyfallshantering och öppna dagvattenlösningar som andra delområden kan dra nytta av.

Lindholmens befintliga karaktär och identitet ska genomsyra områdets utveckling. Den kunskap och kompetens som utgör det innovativa klustrets behov på Lindholmen ska också avspeglas i planeringsprocessen. Det fördelaktiga geografiska läget i staden kombinerat med låga hyror i områdets äldre industrifastigheter har lagt grunden till ett rikt utbud av kreativa näringar och kulturverksamheter som är viktiga delar att studera. Lindholmens alternativa och tillåtande karaktär är särskilt värdeskapande för kulturlivet och har möjligheter i befintliga industriområden som är viktiga att utveckla och ha en flexibilitet i. Lindholmen kommer under många år framöver befinna sig i en genomförandefas. Den långa genomförandetiden är en utmaning som kräver planering av bland annat bygglogistik, mobilitet och temporära åtgärder i syfte att säkra framkomlighet, tillgänglighet, trivsamhet och trygghet.

5.1.2 Beroenden Lindholmen

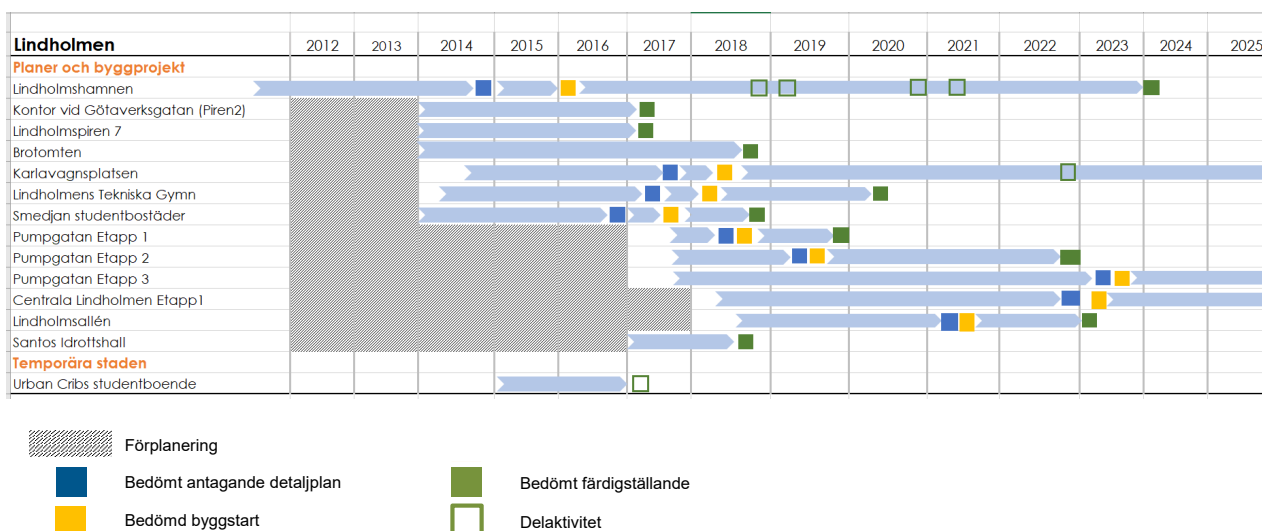
- Inom Lindholmen pågår flera stora förstudie-, planerings-, och bygg- och infrastrukturprojekt samtidigt. Exempel på det är Karlavagnsplatsen, Lindholmshamnen, Pumpgatan, Lindholmsallén med ny spårväg och centrala Lindholmen. Det är komplext och komplicerat – något som därför kräver omfattande samverkan och samordning.
- Utöver detta finns ett antal övriga beroenden. Dessa är främst kopplade till investeringar i social infrastruktur, älvkantsskydd, dagvatten- och skyfallshantering samt teknisk försörjning.
- Beroenden och osäkerheter kopplade till större infrastrukturprojekt inom Sverigeförhandlingen såsom utredningar kring spårutbyggnad påverkar också området.
- Utredning pågår om hur risk för farligt gods på hamnbanan ska hanteras. Det kan få inverkan på exploateringens innehåll och utformning längs hela hamnbanans sträcka Frihamnen–Lindholmen och bedöms som en strategisk fråga.
- Inklusive tidigare redovisade gemensamma beroenden ovan.

5.1.3 Näringslivsutveckling för Lindholmen

Inom Lindholmen är vakansgraden på kontor idag 0,6 procent, vilket i praktiken inte innebär några lediga kontor. Intresset är fortsatt mycket stort för området framför allt från internationella utvecklingsföretag. Området är en unik tillgång för Göteborg med sin koncentration av utbildning och företag. Miljön kring Lindholmen Science Park samt närheten till Campus Lundby med Volvo, har skapat unika förutsättningar för samarbeten mellan akademi, näringsliv och offentlig sektor. Regeringen, samt andra aktörer, har satsat stort på Lindholmen de senaste två åren genom ett flertal nationella och internationella satsningar och etableringar.

En viktig förklaring till dessa etableringar är att fordonsindustrin just nu genomgår den största förvandlingen i modern tid. Den unika miljö som finns på Lindholmen är bland annat motorn i det innovationssystem som nu definierar och utvecklar framtidens transportsystem. Ur detta perspektiv framhålls det vara av stor vikt att behålla en flexibilitet på Lindholmen för framtida behov, men samtidigt uppnå en balans mellan kontor och bostäder för en levande stadsmiljö samt de behov av social infrastruktur som bostäderna ger upphov till. Det anses också vara av stor vikt att även fortsättningsvis kunna erbjuda lokaler med olika hyresnivåer.

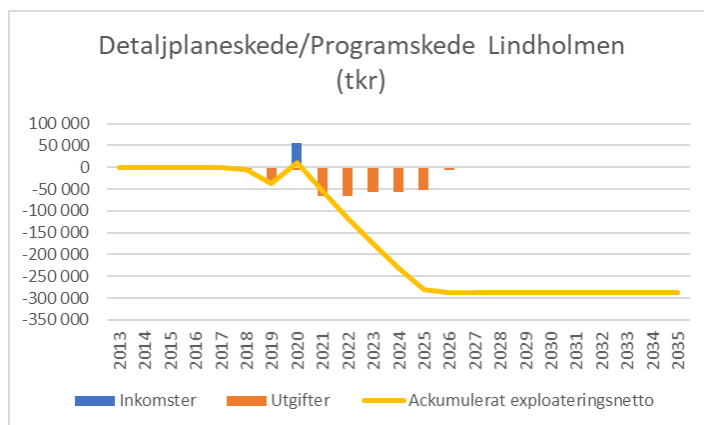
5.1.4 Tidplan Lindholmen



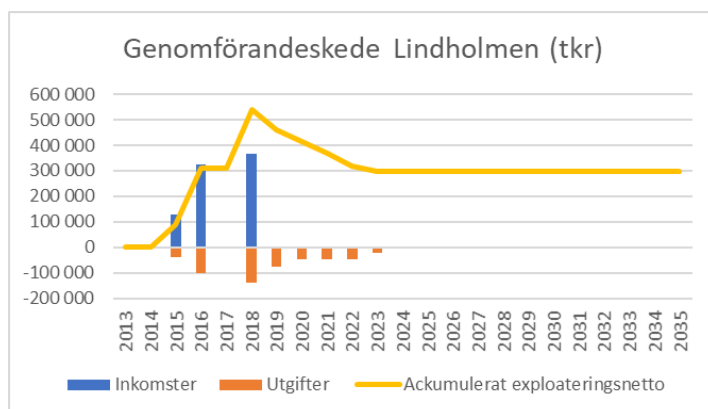
Figur 21 Tidplan Lindholmen visar förändringar jämfört med färdplan version 2019. Det är att Lindholmshammens sista delprojekt har flyttats fram i tid på grund av ändrade förutsättningar och inflyttningen i Karlatornet är ca ett år försenat efter att byggnationen gjort en paus under 2019. Pumpgatan etapp 3 avvaktar just nu beslut om fortsättningen samt att Centrala Lindholmen etapp 1 har senarelagts något på grund av resursbrist. Centrala Lindholmen etapp 2 har utgått på grund av att Chalmersfastigheter inte vill starta sitt projekt i nuläget.

5.1.5 Exploateringsvolym Lindholmen

På Lindholmen pågår projekt både i genomförande- och detaljplaner. Parallellt pågår ett planprogram för utveckling av området fram till 2040. Nedan redovisas en aggregerad ekonomisk bedömning för delområdet omfattande projekt fördelade detaljplan-/planprogramskede och i genomförandeskede. För framtida etapper i tidiga skeden pågår i dagsläget ett planprogramarbete varför ekonomiska bedömningar för dessa delar i inte redovisas.



Figur 22 Grafen avser etapperna; Pumpgatan 3.



Figur 23 Grafen avser etapperna; Karlastaden, Lindholmshamnen, tomt för Lindholmens Tekniska Gymnasium samt Pumpgatan 1 & 2.

Baserat på nuvarande ekonomiska bedömningar omsluter pågående och identifierade framtida utveckling exploateringsutgifter om ca 0,9 mdkr med bedömda eller redan realiserade inkomster i motsvarande storleksordning.

Utvecklingen på Lindholmen har hittills skett i ett antal, till innehållet omfattande detaljplaner, vilket har medfört att den totala strukturen och analysen av behoven för exempelvis parker, friytor, förskolor och skolor inte har belysts fullt ut i förhållande till de bostäder som byggts och planeras för.

Parallellt med planprogramarbetet för Lindholmen upprättas en ekonomisk förstudie. Förstudien syftar till att lokalisera möjligheter till kostnadsreducering utan att för det sänka programförslagets kvalitet genom att olika lösningar studeras, som möjliggör avvägningar i planprogrammets utifrån innehåll/kvalitet, tid och ekonomi. Genom att synliggöra de ekonomiska konsekvenserna ur för ett större områdes behov synliggörs ekonomiska förutsättningar i kommande detaljplaner. Planprogrammets inriktning möjliggör, ur ett ekonomiskt perspektiv, att delområdet fortsatt planeras på ett sätt som undviker att staden bär stora underskott in i framtida utbyggnadsetapper, genom att säkerställa inkomster genom exploateringsbidrag från berörda byggherrar och fastighetsägare i kommande detaljplanering. I detta arbete kommer det att tydliggöras vilka åtgärder och åtaganden som behöver omhändertas i den fortsatta stadsutvecklingen och hur dessa påverkar den samlade exploateringsekonomi för Lindholmen.

Områdets placering och tidigare markanvändning som ett tidigare industri- och verksamhetsområde medför att det finns stora kostnadsdrivande utmaningar förknippade med markmiljö och geoteknik exempelvis vad gäller omhändertagande av markföroreningar och behoven av markhöjningar och tillskapande av älvkantsskydd.

Planeringen genomsyras av ett starkt näringslivsperspektiv där snabba etableringar bedöms värdefulla för staden och regionen i sin helhet. Snabba etableringar kan samtidigt utgöra en ekonomisk risk för kommunen avseende både exploateringsinkomster som utgifter, om inte ingångsförutsättningarna för byggherrar och fastighetsägare är tydliggjorda samt övergripande behov av teknisk och social infrastruktur.

5.2 Frihamnen

Frihamnen ska enligt Vision Älvstaden utvecklas till en tät innerstad vid älven, med en blandning av bostäder, service, kontor och handel. En första etapp har markanvisats och ett konsortium med de markanvisade byggherrarna har bildats. På sikt räknar delområdet med en utbyggnadstakt av i genomsnitt ca 300 bostäder och ca 10 000 m² lokalyta per år i området, preliminärt från och med år 2026.

Frihamnen arbetar med en unik och uppmärksammod modell för lägre hyror. Målet är att hälften av hyresrätterna ska ha en hyra mellan ca 1 000 - 1 400 kronor per m² och år (2014 års priser).

Inom Älvstadenorganisationen har ett arbete genomförts under 2018–2019 för att fördjupa kunskaperna kring förutsättningarna för att genomföra Frihamnen som helhet. Arbetet har syftat till att skapa en samsyn i staden inför fortsatt planering av områdets olika delar. Ett gemensamt förslag till strukturplan och inriktning kring Frihamnens innehåll och fortsatt process sammanfattas i ”Planeringsförutsättningar Frihamnen 2019”. Den fortsatta processen innebär en uppdatering av tidigare planprogram inklusive en ekonomisk förstudie (EFS) med ytterligare fördjupning av ekonomi och genomförandefrågor, risk, buller, älvkantsskydd mm. Utvecklingen av Frihamnen startar med de inre delarna (etapp 1, 2 och Ringön) och avvaktar med de yttre delarna som omfattar de mer svårhanterade pirarna och vattenrummen.

Arbetet med detaljplanen för etapp 1 startade 2015 men är pausat sedan februari 2018 och planeras återupptas under första halvåret 2020. Arbetet med detaljplanen för etapp 2, längs Hjalmar Brantingsgatan, startade under 2018 och pågår. Arbetet med detaljplaner och genomförandestudie (GFS) för Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, deletappen Frihamnen–Lindholmen enligt Sverigeförhandlingen pågår.

Visionsarbetet visade på att det just i Frihamnen är lämpligt att placera en stadspark där alla i hela staden kan få möjlighet att möta vattnet. 2014 öppnade därför Jubileumsparken i Frihamnen – ett exempel på platsbyggnad där invånarna tidigt är delaktiga i att förvalta och utveckla platsen. Arbetet pågår för att en första del av den permanenta parken ska vara anlagd till Göteborgs 400-årsjubileum tillsammans med del av Jubileumsprojektet ”Bada mitt i stan” i form av den blå parken, ett utomhusbad anlagt i Norra Frihamnsbassängen. Inriktnings- och investeringsbeslut för parken fattades av kommunfullmäktige i maj 2019.

Parallellt med utvecklingen av Jubileumsparken pågår planering för en tidig utveckling av Magasin 113 samt etablering av Smyrnakyrkan i anslutande kvarter. Kajskjul 107 planeras kvarstå med i huvudsak befintliga verksamheter, mestadels kontor. Övriga befintliga byggnader i området används tillsvidare för bland annat olika idrottsverksamheter. På Kvillepiren pågår genomförandet av temporära bostäder. Målet är att samtliga 800 bostäder kommer på plats 2020–2021. De tidigare planerade flytande bostäderna i Lundbyhamnen har utgått på grund av vattendom som krävde en annan konstruktion än den planerade, vilken inte var ekonomiskt gångbar.

Frihamnen i siffror

Bruttoarea	1,0 km ²
Tillkommande exploatering	1 500 000 m ² BTA
Detaljplan 1	ca 300 000 m ² BTA
Detaljplan 2	ca 330 000 m ² BTA
Boende idag	Inga
Tillkommande bostäder	ca 10 000
Arbetsplatser idag	ca 400
Tillkommande arbetsplatser	ca 17 000

5.2.1 Hållbarhet och kvalitet i Frihamnen

För Frihamnen innebär vision Älvstaden att området ska hela staden fysiskt och socialt - genom stadsmässiga stråk och kopplingar ska en tät blandad innerstad växa fram med ett varierat utbud, mötesplatser och bostäder för alla. För att visionen ska kunna bli verklighet behöver den brytas ner i konkreta mål och för Frihamnen har följande åtta effektmål formulerats:

1. Frihamnen helar staden
2. Frihamnen är för alla
3. Frihamnen är resurseffektiv
4. Framtidens mobilitet finns i Frihamnen
5. Frihamnen är en levande stadsdel med förankring i historien
6. Frihamnen utvecklar offentliga rum för vardagens möten
7. Frihamnens fysiska miljö bidrar till människors hälsa och välmående
8. Frihamnen anpassas för effekterna av klimatförändringarna

Förutom dessa mål finns också ambitionen att Frihamnen fortsatt ska utgöra en testarena och utvecklas genom inkluderande processer. I det fortsatta arbetet med planering och genomförande av Frihamnen kommer dessa mål att omvandlas till konkreta förslag och åtgärder.

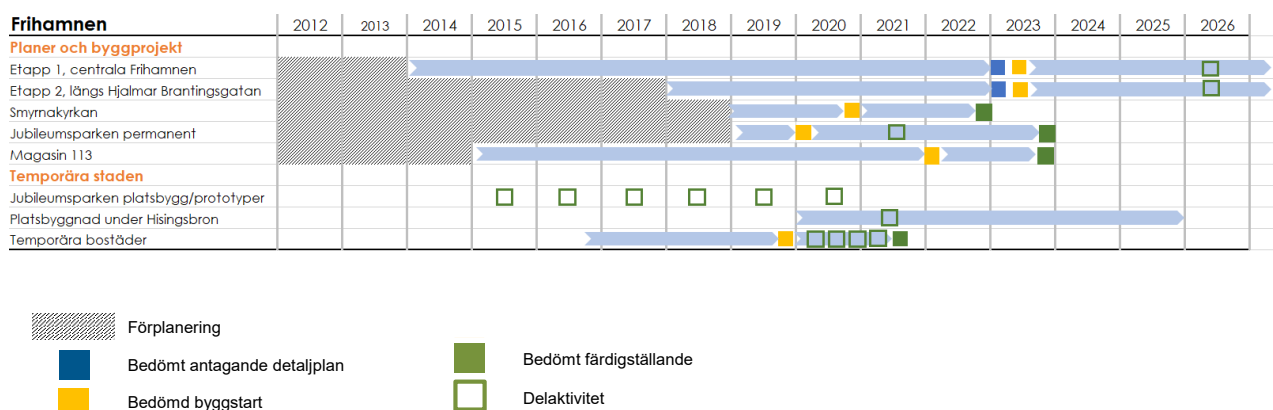
5.2.2 Beroenden Frihamnen

- Den föreslagna strukturplanen ansluter till vision Älvstadens uttalade målsättning om en förändring av Hjalmar Brantingsgatan till en stadsboulevard.
- Den planerade sociodukten (gång- och cykelbro till Kvillestaden) är avgörande för att i tidigt skede knyta samman de centrala delarna av Hisingen. Sociodukten utgör också en entré till Jubileumsparken och de temporära bostäderna på Kvillepiren. Planeringen för sociodukten behöver samordnas med spårprojektet inom Sverigeförhandlingen och eventuellt omledning av Kvillebäcken.
- Arbetet med planeringsförutsättningar 2019 har samarbetat med spårprojektet inom Sverigeförhandlingen och genomförandestudien för Hjalmar Brantingsgatan för att komma fram till en fungerande spårdragning och höjdsättning. Fortsatt samarbete krävs, då inte alla detaljer är fastslagna. Inom ramen för pågående detaljplanarbeten säkerställs att spår, gator, platser och bebyggelse bildar en stadsmässig helhet.
- Utredning pågår om hur risk för farligt gods på hamnbanan ska hanteras. Det kan få inverkan på exploateringsens innehåll och utformning längs hela hamnbanans sträcka Frihamnen-Lindholmen och kan vara en strategisk fråga som behöver diskuteras i förhållande till ÖP/framtida planer för hamnbanan.
- Den i planeringsförutsättningarna planerade utfyllnaden av Lundbybassängen förutsätter vattendom och en omledning av Kvillebäcken, vilken i sin tur är beroende av ett större pågående övergripande arbete om vattensamordning på centrala Hisingen.
- Hisingsbron påverkar Frihamnen stort för såväl gatugeometri, höjdsättning och trafikflöden som utformning och grundläggning av angränsande kvarter. Förutsättningarna omhändertas i detaljplan 2 längs Hjalmar Brantingsgatan.
- Inklusive tidigare redovisade gemensamma beroenden ovan.

5.2.3 Näringslivsutvecklingen för Frihamnen

I Frihamnen finns en av få platser där kaj och uppställningsytor kan erbjudas för Älvstadens fortsatta exploatering. Det är en viktig fråga som betyder mycket för att underlätta för de företag som är engagerade i det fortsatta arbetet. Kajerna är dock generellt i dåligt skick, varför dess användbarhet behöver säkerställas om sådan funktion planeras. Magasin 113 är en viktig byggnad som behöver färdigställas för att öka antalet människor som rör sig i området, samtidigt som det bidrar till att skapa bättre underlag för till exempel restauranger. Närheten till Lindholmen kan utvecklas mer genom fler och förbättrade fysiska länkar.

5.2.4 Tidplan Frihamnen

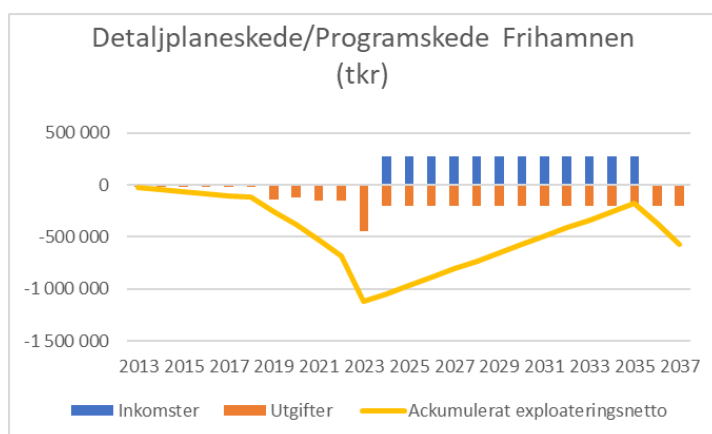


Figur 25 Tidplan för Frihamnen. Tiderna för detaljplanerna i version 2019 var mycket osäkra. Arbetet med det så kallade "Helhetsgreppet" under året är det som ligger till grund för bedömningarna i detta års version. Smyrnakyrkan är en tillkommande post, där arbete pågår för att starta projektet utom detaljplan. Magasin 113 har skjutits framåt i tid på grund av osäkerheter kring marknadsförutsättningarna. Slutdatumet för temporära bostäder har flyttats framåt något i tid, men projektet är byggstartat och den etappvisa inflyttningen påbörjas under kvartal 1 2020.

5.2.5 Exploateringsvolym i Frihamnen

Utifrån nuvarande planering uppgår de bedömda exploateringsutgifterna totalt till ca 9,7 mdkr och bedömda inkomster till ca 6,8 mdkr, vilket medför en betydande underfinansiering i förhållande till föreslagen ekonomisk inriktning.

I grafen (figur 24) nedan redovisas de ekonomiska flödena för exploateringsekonomin i det som benämns som de inre delarna av Frihamnen. I tabellen (figur 25) redovisas översiktligt de bedömda ekonomiska förutsättningar för det som benämns som de yttre delarna och som planeras längre fram i tiden.



Figur 26 Grafen avser etapperna; Inre delarna Frihamnen

Tidiga skeden (tkr)

Frihamnen	Inkomster	3 520 000
	Utgifter	-5 770 000
	Netto	-2 250 000

Figur 27 Tabellen avser etapperna; Yttre delarna Frihamnen inklusive Ringön (del inom Frihamnsområdet)

De ekonomiska bedömningarna är beräknade på det strukturförslag som är resultatet av arbetet med Helhetsgrepp Frihamnen, den process som pågått sedan 2018 och som har fördjupat de ekonomiska underlagen från tidigare bedömningar utifrån möjlig exploateringsgrad, innehållsmix och tekniska lösningar. De största skillnaderna sedan tidigare bedömningar, utöver mer kvalitetssäkrade ingångsvärden, är att kostnaden för byggklar mark har minskat genom främst andra konstruktionslösningar, men samtidigt har gatukostnaderna ökat, sannolikt till följd av fördjupade utredningar och kostnadsbedömningar.

Kostnadsdrivande poster och stora osäkerheter finns främst i de yttre delarna och kopplas framför allt till åtgärder för att omhänderta områdets markförutsättningar för att skapa byggbar mark, både för kvarter och allmän plats. Omfattande åtgärder krävs för så väl sanering, utfyllnadsåtgärder och stabiliseringsåtgärder men även upprustning och nybyggnation av kajkonstruktioner och pirar. Exploateringen omfattar även åtgärder en som i dagsläget bedöms utgöra nytta för ett större områdes behov och därmed utgör en del av skattekollektivets finansieringsansvar så som del av Jubileumsparken och genomgående mobilitetsstråk i området.

Utöver redovisad bedömning av exploateringsekonomin är den planerade utvecklingen beroende av övergripande åtgärder inom stadens investeringsverksamhet inte minst avseende spår- och huvudvägsåtgärder inom området. Vad avser gatu- och spåråtgärder för Hjalmar Brantingsgatan som påverkas av exploateringen i Frihamnen och i Backaplan krävs ett fortsatt arbete för att säkerställa rätt investeringsvolym och rätt fördelning av de kostnader som uppstår.

Planerad utbyggnad är "framtung" med stora investeringsåtaganden för staden i ett tidigt skede vilket medför ett ekonomiskt risktagande för staden. Stadens har dock rådighet över all mark vilket medför potential i att kunna bygga upp markvärden över tid och styra stadens åtagande och utbyggnadstakt.

Utifrån beräknade exploateringsekonomiska förutsättningar krävs en fortsatt exploateringsstrategi för att se över utbyggnadsordning och åtagande. Det finns behov av att få till stånd ett inriktningsbeslut i syfte att stärka styrningen för den fortsatta planeringen.

5.3 Backaplan

Backaplan ska enligt Vision Älvstaden utvecklas från handelsplats med stora asfalterade ytor till en tätbebyggd, grön och levande stadsmiljö. Området är en viktig pusselbit i att knyta ihop staden över älven och med Frihamnen. En blandning av bostäder, service, kontor, hotell och cityhandel gör Backaplan till Hisingens centrum där Hjalmar Brantingsplatsen utvecklas som knutpunkt och en inbjudande mötesplats. Omvandlingen pågår och området utvecklas etappvis under de närmaste 20 åren med start i

Kvillebäcken. Den nya stadsdelen Kvillebäcken är den första etappen i planen att göra Backaplansområdet till en naturlig del av Göteborgs innerstad. När Kvillebäcken står färdigt 2019 har staden fått ett tillskott på drygt 2 000 bostäder och 1 200 arbetsplatser.

5.3.1 Hållbarhet och kvalitet för Backaplan

Målet för utbyggnaden av Backaplan är en socialt blandad stad med stort inslag av handel och verksamheter, skolor, förskolor och idrottshall samt ett kulturhus. En strävan är att antal boende och antal arbetande i Backaplan ska vara ungefär lika. I Älvstaden utgår planeringen från att varje detaljplan i största möjliga mån bör bära de nyttor i form av social infrastruktur, friytor med mera som genereras av planens innehåll av bostäder och arbetsplatser. Programmet för Backaplan har tillämpat målen ovan. Kompromisser har tagits fram i samarbete med förvaltningar och följer Färdplan Älvstaden version 2018 kring antal barn per bostad. De fördelar man har som boende centralt och nära kultur, handel och kollektivtrafik får anses uppväga de kompromisser för till exempel friytor som programmet föreslår. Klimatanpassning, miljö kvalitetsnormer och andra hållbarhetsfrågor behandlas utförligt i programmet. En grönare miljö än dagens ökar den ekologiska mångfalden, förbättrar luftmiljön och mildrar i värmetoppar.

Två utmaningar kopplat till kvalitet och hållbarhet Backaplan

1. Främsta utmaningen för en socialt blandad stad är en snabb utbyggnad, vilket kan ge homogena bostadskostnader. Nybyggnadshyror är höga och staden äger för lite mark som skulle kunna användas för bostäder med lägre hyra. Det som kan göras i fråga om bostäder är att reglera lägenhetsfördelningen för att motverka homogeniteten. Lägenheter på runt 70 m² på 2–3 rum och kök lönar sig bäst, men risken finns att denna storlek blir övervägande med stor omflyttning och få barnfamiljer som följd.
2. Att konkretisera och förverkliga programmets hållbarhets- och kvalitetsintentioner. Exempel på detta är säkerställande av allmän plats mellan handelskvarteren i centrala Backaplan av betydelse för samtliga tre dimensioner av hållbarhet. Ett ytterligare exempel är utformning av allmän plats och kvartersmark med hänsyn till samnyttjande av gårdar och parker och för att skapa nödvändiga och önskvärda ekosystemtjänster.

5.3.2 Beroenden Backaplan

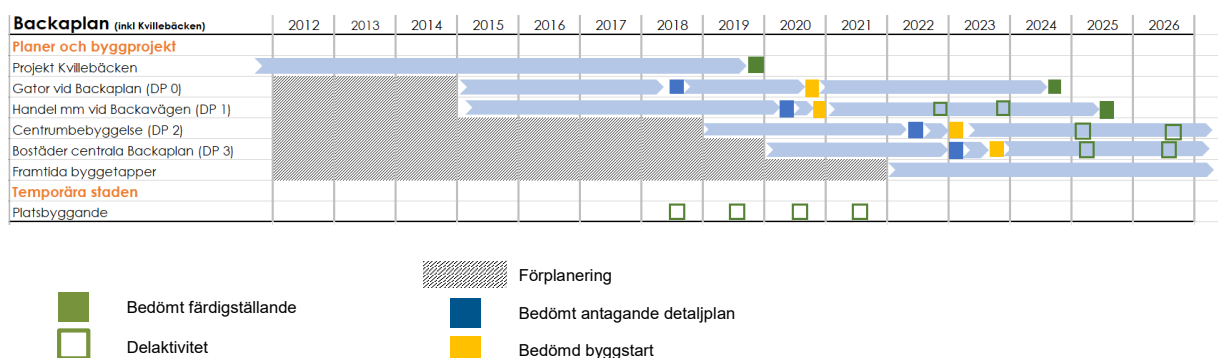
- Backaplan är beroende av utbyggnaden av Hjalmar Brantingsgatan mellan knutpunkt Hjalmar och Hisingsbron samt den genomförandestudie som nu har pausats.
- Trafiklösningen för kollektivtrafik Backavägen–Brunnsbo inklusive utbyggnad av spårväg och bussgata enligt den planering som ligger till grund för besluten inom Sverigeförhandlingen.
- Frihamnen är ömsesidigt beroende av kopplingen till Backaplan under befintlig infrastruktur i Lundbyleden och Hamnbanan.
- Trafiksystemet inne i Backaplansområdet är beroende av utbyggnaden av Kvilleleden och Kvillemotet och dessa trafiksystem där staden samverkar med Trafikverket.
- Pågående arbete för en gemensam lösning för högt vatten och skyfall Frihamnen – Lindholmen – Backaplan.

- Inklusive tidigare redovisade gemensamma beroenden ovan.

5.3.3 Näringslivsutvecklingen för Backaplan

Handel och kontor är en viktig del av Backaplan både funktionellt och i människors bild av staden. Backaplan spelar också en viktig roll för det program för besöksnäringens utveckling till 2030 som kommunfullmäktige antagit. Programmet har som övergripande mål att antalet gästnätter i Göteborgsregionen ska fördubblas. För att nå det målet måste hotellkapaciteten öka i Göteborg. Med hänsyn till Backaplans läge, framför allt med goda kollektivtrafikförbindelser samt den planerade järnvägsstationen på Bohusbanan, finns det goda förutsättningar att etablera hotell på Backaplan.

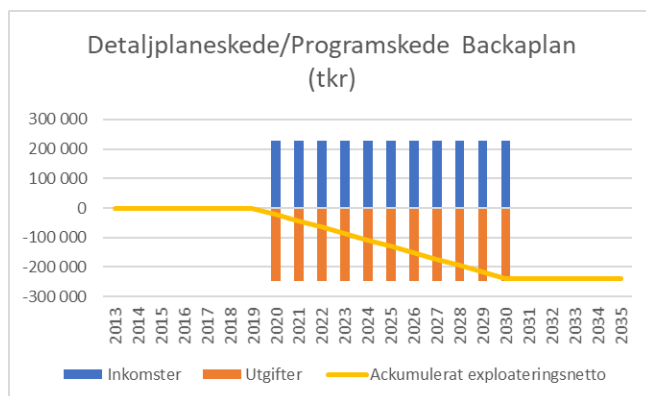
5.3.4 Tidplan Backaplan



Figur 28 Tidplan Backaplan visar förändringar i tidplan sedan förra Färdplan Version 2019 Detaljplan 1 (Dp 1) handel mm vid Backavägen har senarelagts på grund av ekonomiska överväganden, där en synkronisering mellan exploateringsekonomin i Dp1 och det ekonomiska inriktningsbeslutet för Backaplan som helhet (KF 2019) behöver ske. Detaljplan 2 (Dp 2) Centrumbebyggelse inom Backaplan har senarelagts på grund av att planavtalen undertecknades av fastighetsägarna först i juni 2019. Detaljplan 3 (Dp 3) har tidigarelagts på önskemål av fastighetsägarna och som del av överenskommelsen om Dp1 enligt ovan.

5.3.5 Exploateringsvolymerna i Backaplan

Nedan redovisas en aggregerad ekonomisk bedömning för nuvarande planering. De ekonomiska bedömningarna omfattar i nuläget en planering i ett planprogram- och detaljplaneskede där de ekonomiska bedömningarna omfattar det ramavtalsområde för den del av Backaplan som är föremål för en stadsutveckling inom den närmsta planeringshorisonten.



Figur 29 Grafen avser etapperna Handel mm vid Backavägen samt Centrum och knutpunkt

Totalt bedöms exploateringsekonomi omsluta i storleksordningen utgifter om ca 2,7 mdkr med bedömda inkomster på ca 2,5 mdkr. Kommunfullmäktige fattade ett inriktningsbeslut för den fortsatta utvecklingen av Backaplan under 2019. Inriktningsbeslutet avsåg beslut om att godkänna en ekonomisk ram motsvarande 3,5 mdkr (2018 års prisnivå) i anslutning till planprogrammets godkännande. Inriktningsbeslutet ger en inriktning för kommande detaljplaner och exploateringsprojekt att förhålla sig till och är på så sätt styrande i den fortsatta planeringen och ekonomiska ansvarsfördelningen.

Backaplan kommer att utvecklas etappvis över en relativt lång period om cirka 15–20 år omfattande ett tiotal detaljplaner vilket innebär att funktioner och kvaliteter tillkommer efter hand. De finns områden inom programområdet där marken antingen ägs av fastighetsägare som har valt att stå utanför samarbetet och/eller områden där det är mer oklart när och hur en utveckling kan ske vilket innebär att det finns ekonomiska förutsättningar som inte är bedömda fullt ut. Den största kvarvarande ekonomiska osäkerheten kopplad till delområdets förutsättningar är kostnader för åtgärder vad avser markmiljöföreningar.

Stadens förhållandevis låga markinnehav i området innebär att staden inte aktivt kan arbeta med sin egen markvärdesutveckling, utan att det finns ekonomiska risker kopplade till de exploateringsersättningsnivåer som har definierats i ett tidigt ramavtalskede mellan staden och fastighetsägarna. Utbyggnadstakten som grafen ovan speglar har fördelats ut jämnt under den förväntade utbyggnadstiden. Den planerade etapputbyggnaden innebär snarare att staden behöver genomföra stora delar av stadens åtaganden i ett tidigt skede. Detta medför ett ekonomiskt risktagande för staden, om inte framtida etapper och detaljplaner som ska medfinansiera de övergripande strukturerna genomförs eller skjuts på framtiden eller om det sker väsentliga fördringar i utbyggnaden av allmän plats, vilket också framgår av inriktningsbeslutet.

5.4 Ringön

Enligt Vision Älvstaden ska den mångfald som idag finns på Ringön tas tillvara och stärkas. Området ska utvecklas av egen kraft, samtidigt som utrymme ges för ett näringsliv med både spets och bredd. Här ska finnas både gammalt och nytt, dyrt och billigt. Alternativa boendeformer som husbåtar ska få plats på Ringön. En långsiktig målbild för den framtida markanvändningen på Ringön behandlas i ny översiktsplan respektive fördjupning av översiktsplan för centrala staden. En långsam, organisk utveckling av egen kraft kräver ett bredare angreppssätt, med fler och delvis andra verktyg än traditionella stadsplaneringsverktyg. Göteborgs Stad genomför genom Business Region Göteborg ”Saltet på Ringön” som en Jubileumssatsning. Arbetet följer en strategi som kan sammanfattas i tre punkter: 1) bevara bebyggelsen, 2) stötta de företag som finns på ön i dag, och 3) fyll på med nya kreativa verksamheter på lediga ytor.

Genom Saltet har staden en hög närvaro i området. Det är viktigt att den upplevelsen hos de verksamma i området kan få finnas kvar. Staden har också tagit fram en strategi för tidsbegränsade bygglov som kan skapa utrymme för till exempel en kvällsekonomi. För att möjliggöra mindre ändringar inom befintlig struktur av gator och bebyggelse, vilka är för stora att hanteras i tidsbegränsade bygglov, har staden beredskap för att pröva ett begränsat antal (1–3) små, begränsade detaljplaner utifrån givna kriterier under 2019 – 2020. Olika insatser för platsbyggande, ”Urban basics”, god förvaltning av allmän plats

och tillsyn är andra viktiga delar. Detta förutsätter att en kommunal organisation tas fram för en sammanhållen satsning på platsbyggande, förvaltning och tillsyn inom befintlig struktur på Ringön. Fortsatt nära dialog med verksamheter, tomträttsinnehavare och fastighetsägare på Ringön är centralt i arbetet.

Ringön upplåts till största delen med kommunala tomträtter, men det finns även ett fåtal privata fastighetsägare. En viktig förutsättning innan markförsäljning och transaktioner kopplade till markanvändning och markägande, är att principerna för framtida innehåll i området tillsammans med finansiering är fastlagda. Diversifiering av markägandet på Ringön behandlas därför i nästa utvecklingssteg när översiktsplanen, fördjupningen av översiktsplanen för centrala staden samt detaljplanen för blandad stadsbebyggelse och infrastruktur vid Hjalmar Brantingsgatan i Frihamnen inom stadsdelen Tingstadsvassen är klar. Detaljplanen för ny vagnhall Kvillebangård har vunnit laga kraft och genomförs nu.

5.4.1 Hållbarhet och kvalitet Ringön

Att ge förutsättningar för en successiv, långsam utveckling enligt visionen i nära dialog med verksamheter, tomträttsinnehavare och fastighetsägare på Ringön är centralt i det pågående arbetet.

Två utmaningar kopplat till hållbarhet och kvalitet Ringön

1. Att hitta en väg framåt som skapar förutsättningar för en organisk utveckling på näringslivets, verksamheternas och besökarnas villkor på kort och medellång sikt – utan att skapa förändringar som låser den långsiktiga utvecklingen.
2. Att öka tillgängligheten genom att skapa kopplingar till Ringön över älven och till omgivande områden Frihamnen–Backaplan–Brunnsbo.

5.4.2 Beroenden Ringön

På kort sikt finns inga starka beroenden av andra åtgärder och projekt vad gäller Ringön.

På medellång (nu till år 2045) och lång sikt (efter år 2045) påverkar följande:

- Pågående arbete för en gemensam lösning för högt vatten och skyfall Frihamnen-Lindholmen-Backaplan – förändrad höjdsättning i relation till Ringöns befintliga marknivå. (Medellång sikt).
- Arbete med huvudprogram för Frihamnen och detaljplaneläggning för del av Ringön som ingår i delområde Frihamnen kommer att ha påverkan på utvecklingsstryck och innehåll i markanvändning på Ringön. (Medellång sikt).
- Arbete med översiktsplanering, där Ringöns framtida, önskvärda innehåll bör diskuteras i relation till övriga delar i Älvstaden. (Lång sikt).

5.4.3 Näringslivsutvecklingen för Ringön

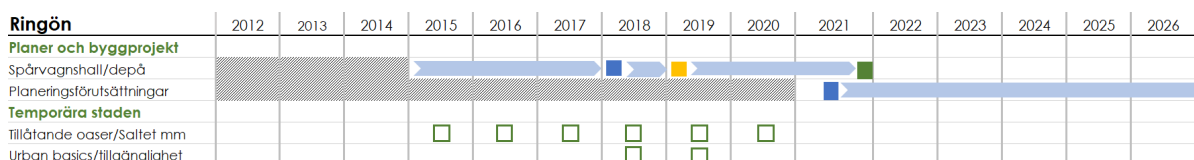
Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program betonar vikten av ett differentierat näringsliv i en tid med cirkulär ekonomi, delningsekonomi, social ekonomi och ökad digitalisering. Göteborg har en utmaning i att behålla och attrahera små, kreativa entreprenörer i Göteborg. Att det finns centrala, attraktiva verksamhetsytor med låga hyror är en avgörande faktor för att de ska kunna växa.

Ringön har en unik karaktär genom den mångfald av verksamheter som finns. Avgörande för utvecklingen av Ringön är stadens förmåga att ta vara på och utveckla denna mångfald – främst genom att möta behoven i den takt de uppstår hos småföretag, föreningar, kreativa och kulturella verksamheter.

Det finns ett tydligt intresse att etablera sig på Ringön för dessa typer av verksamheter, samtidigt som utflyttningen ligger på en låg nivå. Behovet av centralt belägna verksamhetslokaler av den karaktär som finns på Ringön bedöms öka i takt med att Älvstadens övriga delområden byggs ut.

Frågor som är viktiga att arbeta med på kort sikt är förbättrad tillgänglighet och att skapa förutsättningar för etablering av serviceverksamheter, till exempel kvällsrestauranger. Den strategi som har tagits fram för att pröva tidsbegränsade bygglov och underlaget för att bedöma planbesked för små, geografiskt avgränsade planer bör fortsatt tillämpas.

5.4.4 Tidplan Ringön



Figur 30 Tidplanen för Ringön visar förändringar i tidplanen sedan Färdplan Version 2019. Detaljplaner i större skala har tagits bort och ersatts med strukturplan. En långsiktig målbild för Ringön behöver läggas fast i FÖP och ÖP. Detta behöver följas av någon form av arbete med planeringsförutsättningar, där såväl markanvändningsfrågor som finansiering och markägande behandlas utifrån den långsiktiga målbilden och vägen dit.

5.4.5 Exploateringsvolym för Ringön

Ringön är ett befintligt verksamhetsområde med pågående verksamheter och kommer inte att exploateras i någon stor skala inom den närmsta framtiden, utan kommer på kort och medellång sikt att bibehålla befintlig struktur. De eventuella mindre detaljplaner som kan komma att tas fram i närtid bedöms få bära sina egna kostnader. Härav finns ingen ekonomisk bedömning framtagen för området. Projektekonomi kopplas i nuläget främst till finansiering av platsbyggnad och temporära aktiviteter.

5.5 Centralenområdet

Centralenområdet ska enligt Vision Älvstaden utvecklas till en välkomnande entré till Göteborg, ett attraktivt kommunikationsnav och en livfull regional mötesplats i tät innerstadsmiljö. Området ska också utvecklas och ges en hög andel verksamheter, kontor och handel. Inom Centralenområdet ligger Drottningtorget och Åkareplatsen, Centralstationen och Nils Ericson-terminalen, Gullbergsstrand och den nya Hisingsbron, Lilla Bommen och Kanaltorget samt Packhuskajen och Packhusplatsen. Med tanke på

läget får Centralenområdet ett relativt stort inslag av handel och arbetsplatser, men även viss andel bostäder av den typ som passar i utpräglade innerstadslägen.

För närvarande pågår utbyggnaden av Hisingsbron, E45:ans nedsänkning och överdäckning samt Västlänken Centralen och Kvarnberget. Som en del ingående i Hisingsbrons södra kollektivtrafikramp iordningsställs även en ny lastgata till Nordstan. Dessutom pågår utbyggnaden av ett större kvarter, Platinan, som kommer att innehålla hotell och verksamheter, i direkt anslutning till Hisingsbron. Regionens Hus färdigställdes under 2019.

Detaljplanering pågår för fyra större utbyggnadsprojekt i direkt anslutning till Västlänken eller E45:ans överdäckning; Västlänken station Centralen, Norr om Centralstationen, bebyggelse på Götaledens överdäckning och norr om Nordstan. Ett flertal av dessa detaljplaner är inför antagande. Sammantaget ger dessa projekt förutsättningar för en utbyggnad om cirka 500 000 – 600 000 kvm BTA, med ett blandat innehåll av handel, kontor, centrumverksamhet och bostäder. Inom Centralenområdet planeras även flera platser och områden som offentliga rum, såsom Bergslagsparken, Kanaltorget och nytt torg mellan Hisingsbron och Läppstiftet.

Centralenområdet i siffror

Bruttoarea	500 000 m ²
Utvecklingsbar area	365 000 m ²
Tillkommande exploatering	800 000 m ² BTA
Boende idag	Få
Tillkommande bostäder	ca 2 000
Arbetsplatser idag	ca 10 000
Tillkommande arbetsplatser	ca 19 000

5.5.1 Beroenden Centralenområdet

- Inom Centralenområdet pågår utbyggnaden av flera stora infrastrukturprojekt som Västlänken, Hisingsbron och överdäckningen E45an vilka påverkar kommande utbyggnadsetapper. Planering för arbetet med bangårdsförbindelsen pågår. Samspelet mellan trafiklösningar och stadsutvecklingsidéer är komplext och komplicerat – något som därför kräver omfattande samverkan och samordning.
- I pågående detaljplaner kan det vara svårt att inrymma den mängd förskolor, skolor och övrig kommunal service som krävs enligt gjorda beräkningar. Det leder till att andra delområden i Älvstaden kan behöva ta ett större ansvar för social infrastruktur, vilket måste studeras och bedömas mot helheten.
- Inklusive tidigare redovisade gemensamma beroenden ovan.

5.5.2 Hållbarhet och kvalitet Centralenområdet

I Centralenområdet så arbetar vi med sex stadsqualiteter som ansluter till de tre huvudstrategierna för Vision Älvstaden. De sex kvaliteterna är; inbjudande och levande, tät och finmaskig, attraktiv miljö i ögonhöjd, tillgänglighet på fotgängarens villkor, bygga vidare och integrera samt lätt att leva hållbart.

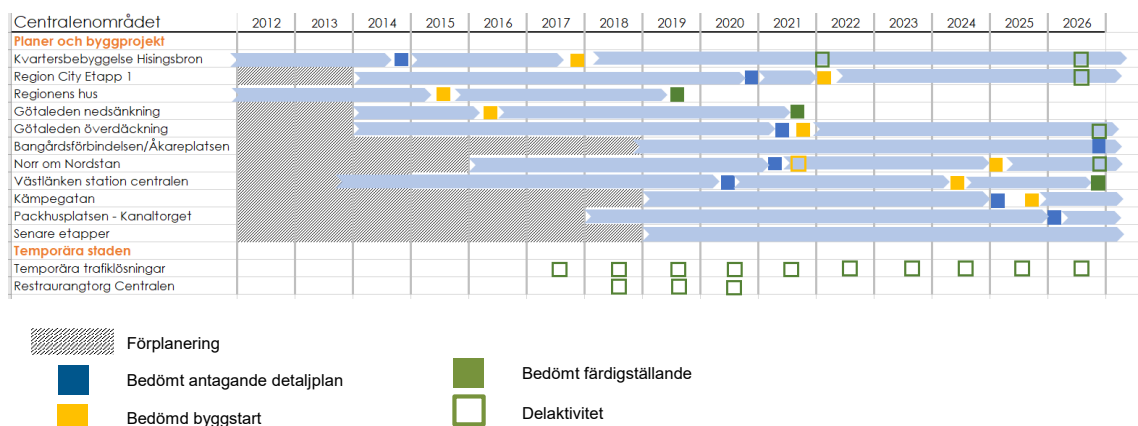
Två utmaningar kopplat till hållbarhet och kvalitet Centralenområdet

1. Att få en kvalitativ allmän plats, utforma bra stadsrum och inte bara en trafikyta.
2. Att klara en luftkvalitet som medger att vi kan bygga en blandad stadsbebyggelse med bostäder, kontor, verksamheter och social infrastruktur.

5.5.3 Näringslivsutvecklingen för Centralenområdet

Planeringen av detta område har kommit långt, ambitionen är att det blir ”porten till Göteborg” för många besökare. I det perspektivet är det viktigt att ”entrén” får rätt utformning och upplevs som välkomnande. Inom området planeras och byggs ett stort antal kontorsarbetsplatser men också andra verksamheter. Detta, tillsammans med de administrativa funktioner som kommer att finnas här, stärker platsen ytterligare som hela regionens nav och kärna.

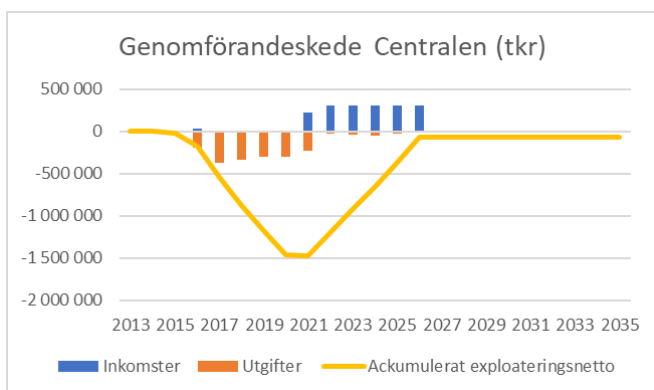
5.5.4 Tidplan Centralenområdet



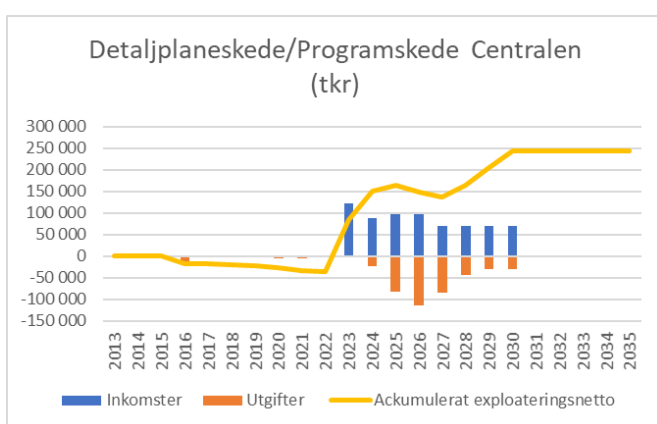
Figur 31 Tidplanen för Centralen visar förändringar i tidplanen sedan Färdplan Version 2019. Detaljplanen för Västlänken Centralen har förskjutits till 2020, vilket i första hand beror på att avtalet mellan trafikverket och staden inte kunnat tecknats då vissa lastfrågor kopplade till byggrätten för mittuppgången varit oklara. Detaljplanen Götaledens överdäckning har förskjutits till 2021, vilket i första hand beror på frågor kopplade till miljökvalitetsnormerna inte är lösta, så som luftmiljön i den västra delen av planområdet. Detaljplanen Region city etapp 1 har antagandet förskjutits till 2020 alternativt 2021, vilket i första hand beror på att samrådsförslagets planstruktur har fått omarbetas på grund av berggrundens topografi samt förhållandet till kulturmiljön.

5.5.5 Exploateringsvolym i Centralenområdet

Nedan redovisas en aggregerad ekonomisk bedömning för projekt i Centralenområdet fördelade i skedena genomförande, detaljplan/planprogram och tidig planering.



Figur 32 Grafen avser etapperna; Bebyggelse på Götaleden, Hisingsbron (kvartersbebyggelse), Regionens hus.



Figur 33 Grafen avser etapperna; Norr om centralstationen, Västlänken station centralen, Norr om Nordstan.

Tidiga skeden (tkr)

Centralen	Inkomster	1 860 000
	Utgifter	-1 880 000
	Netto	-20 000

Figur 34 Tabellen avser etapperna; Åkareplatsen, Region City etapp 2, Västra överdäckningen, Nils Ericssonterminalen, Packhusplatsen och Kanaltorget, Kämpegatan, Kajstråket

Den samlade bedömningen av exploateringsekonomi för Centralenområdet redovisar totala exploateringsutgifter på motsvarande ca 4,2 mdkr med inkomster i motsvarande nivå på ca 4,4 mdkr. I nuläget visar därmed Centralenområdet på en exploateringsekonomi i balans. Som beskrivet ovan omfattar Centralenområdet flertalet beroenden såsom utbyggnaden av flera stora infrastrukturprojekt som Västlänken, Hisingsbron och överdäckningen E45an eller planeringen av Bangårdförbindelsen. Samspelet mellan trafiklösningar och stadsutvecklingsidéer är komplext och förutsätter en nära samverkan och samordning. Detta kan annars utgöra en ekonomisk osäkerhet och risk i sig i projekten.

Luftmiljöfrågan är fortsatt en riskfaktor för innehållet i detaljplanerna och då i huvudsak gällande bostäder, förskolor och skolor i området, vilket innebär en ekonomisk osäkerhet

vad avser utbyggnadsordningens förväntade exploateringsinkomster både i storlek och när de faller ut i tid.

Flera av stadens åtaganden i området har genomförts i ett tidigt skede, så som exempelvis överdäckningen av Götaleden, vilket medför ett ekonomiskt risktagande för staden om det planerade genomförandet av bebyggelsen förändras över tid. I pågående detaljplaner är det svårt att inrymma den mängd förskolor, skolor och övrig kommunal service som krävs i förhållande till bostadsåtagandet enligt gjorda beräkningar. Detta kan leda till att exempelvis Gullbergsvass kan behöva ta ett större åtagande för social infrastruktur, något som behöver studeras och bedömas vidare.

Även om det inom projektorganisationen finns en uttalad ekonomisk målsättning om att exploateringsekonomin ska balanseras för området som helhet finns behov av att säkerställa den fortsatta styrningen av området i form av inriktningsbeslut för området som helhet eller för delar av området för att skapa ett ramverk för den fortsatta planeringen. Det finns även behov av att säkerställa det pågående genomförandet eller projekt som står ett inför genomförande med en form av genomförandebeslut för att säkerställa den fortsatta ekonomiska styrningen i förhållande till finansieringen.

5.6 Gullbergsvass

Gullbergsvass ska enligt Vision Älvstaden planeras för 10 000 bostäder och 20 000 arbetsplatser. I en idéstudie (Gullbergsvass förstudie 2015) studeras olika tänkbara stadsbebyggelser: Allt från historiska rutnät med tät och hög bebyggelse till finmaskiga gatunät med varierad bebyggelse och en större park enligt Vision Älvstaden. Ett arbete att ta fram planeringsförutsättningar för Gullbergsvass pågår.

Gullbergsvass har potential att utvecklas på olika sätt. Idag är området en anonym del av staden omgärdad av barriärer som behöver kopplas till omgivande stadsbebyggelse. Nya Gullbergsvass kan bli ett nav som knyter ihop fem stadsdelar som får ökade rekreationsytor och tillgänglighet till vattnet. Området planeras i nuläget för utbyggnad främst efter 2035, inklusive ett sammanhängande stråk längs Gullbergskaj men arbetet med att konkretisera förutsättningar och möjlig struktur pågår.

Flera stora infrastrukturprojekt pågår inom och i anslutning till Gullbergsvass och påverkar områdets framtida struktur och möjligheter: nedsänkningen av E45, omlokalisering av spårfunktioner och Västlänken. Samspelet mellan trafiklösningar och stadsutvecklingsidéer är komplicerat och kräver omfattande samverkan och samordning. Trafikverket är en viktig aktör inom området för infrastrukturprojekten och som fastighetsägare för södra delen av Gullbergsvass.

Gullbergsvass i siffror

Bruttoarea	0,9 km ²
Utvecklingsbar area	0,6 km ²
Boende idag	10
Tillkommande bostäder	10 000
Arbetsplatser idag	5 500
Tillkommande arbetsplatser	20 000
Tillkommande exploatering	1 500 000 m ² BTA är möjlig

5.6.1 Hållbarhet och kvalitet Gullbergsvass

Gullbergsvass påverkas av stora pågående infrastrukturprojekt, omlokalisering av spårfunktioner samt stadsutvecklingen i Centralenområdet inklusive förlängning av Kämpegatan på södra sidan om E45. Projekten ger upphov till ett antal regionala och lokala behov inom exempelvis personmobilitet inklusive parkering, logistik och social infrastruktur. Inom Gullbergsvass arbetas för att tillgodose dessa behov på kort och lång sikt. Ett genomtänkt och målinriktat arbete kan möjliggöra intäkter, främst i form av hyra, och samtidigt stötta den långsiktiga stadsutvecklingen.

I Gullbergsvass är arbetet inriktat på att uppfylla:

- Knyta ihop staden, arbeta med fysiska och sociala kopplingar där fem stadsdelar möts.
- Forma innehållet av historiska arv och befintliga kvaliteter som Skansen Lejonet och Drömmarnas Kaj.
- Skapa en stadsmiljö där det finns ett stort utbud av hållbara alternativ, där det är nära till det vi behöver i vardagen och där det är lätt att ta sig fram utan egen bil.
- Skapa en större park i Gullbergsvass.
- Utveckla kajstråket.
- Använda klimatanpassningen för att föra staden närmare vattnet.

Två utmaningar kopplade till hållbarhet och kvalitet Gullbergsvass

1. Mobilitet, kopplingar och stråk. I dagsläget är Gullbergsvass omringat av barriärer, E6, spårområdet och älven samtidigt som det också inom området finns stadsbyggnadselement av barriärkaraktär.
2. Målbilden för Gullbergsvass är omfattande samtidigt som förutsättningarna inte är klara. Det är en utmaning i planeringen av området att säkerställa och möjliggöra utvecklingen enligt visionen.

5.6.2 Beroenden Gullbergsvass

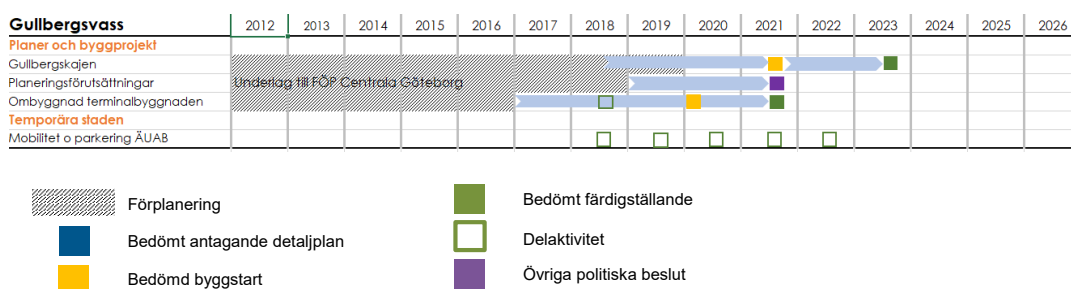
- Planeringen av Gullbergsvass är i hög grad beroende av dels pågående planering inom Centralenområdet, dels pågående nedsänkning/överdäckning E45 inklusive planskild korsning vid Falutorget, dels utformningen av Kämpegatan och dess korsning med nya Boulevarden.
- Beroenden finns också utifrån händelser i närtid som påverkar utvecklingen av Gullbergsvass, det är ledningsdragningar av fjärrvärme och kyla samt behovet av att renovera kajer i närtid innan övrig planering är klar.
- Västlänken – inklusive alla tillfälliga gatustrukturer projektet tillsammans med övriga infraprojekt medför (till exempel ny Gullbergsvassgata) påverkar pågående verksamheter och deras tillfälliga utveckling i och runt den befintliga terminalbyggnaden. Frågan om permanenta och tillfälliga bussdepåer i centrala lägen påverkar också planeringen av Gullbergsvass. Luftkvalitet, högvattenskydd och geoteknik är också viktiga förutsättningar för markanvändningen i området.
- På grund av dessa omfattande beroenden är det viktigt att planeringen inom Gullbergsvass kan drivas till en nivå där grundtankar och principer för områdets framtida utbyggnad fastställs. Denna planering behöver ske i nära samverkan

med utbyggnadsstrategin för stadens trafik- och gatunät kopplat till bland annat fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg och Målbild Koll2035.

5.6.3 Näringslivsutvecklingen för Gullbergsvass

När E45:ans överdäckning är klar blir detta område sammanhängande med Centralenområdet. Viktiga utvecklingsfrågor är områdets tillgänglighet samt hur delområdet kan skapa förutsättningar för ökad användning av kajerna. Attraktiva miljöer vid älven och en framtida större park kan locka människor att röra sig norrut från Centralenområdet. Bättre kopplingar till omgivande stadsdelar ökar Gullbergsvass attraktivitet.

5.6.4 Tidplan Gullbergsvass



Figur 35 Tidplanen för Centralen visar förändringar i tidplanen sedan Färdplan Version 2019. Gullbergskajen – har justerats efter uppgift från Gbg Energi som planerar att vara färdig med fjärrvärme/reinvestering i kajen 2023. Planeringsförutsättningar har justerats i tid, med hänsyn till att arbetet ska synkroniseras med framtagandet av FÖP centrala Göteborg. Terminalombyggnaden, del av byggnaden rivs och byggs om för att ge plats åt Kämpegatan, start 2020 klart 2021. Gullberget park / Göteborg norra – alla spår har rivits på Göteborg norra, området ska förberedas för temporär bussdepå. I framtiden planeras ytan användas för kvartersmark och den raden är borttagen ur tidplanen.

5.6.5 Ekonomiska volymer för Gullbergsvass

Gullbergsvass befinner sig i ett mycket tidigt planeringsskede där en parallell planering pågår i den fördjupande översiktsplanen för centrala staden. På grund av omfattande beroenden till såväl angränsande delområden som till annan tidig planering behöver grundläggande principer för områdets framtida utbyggnad fastställas. Fortsatt planering behöver ske i nära samverkan med utbyggnadsstrategin för stadens trafik- och gatunät kopplat till bland annat den fördjupade översiktsplanen för centrala Göteborg och Målbild Koll2035.

Med utgångspunkt i dagens målbild av Gullbergsvass och i förhållande till angränsande delområden riskerar Gullbergsvass att utvecklas med en orimligt hög förväntad leverans både vad gäller kvalitet och ekonomi. För att kunna redovisa en övergripande ekonomisk bedömning behöver planeringsförutsättningar upprättas i syfte att beskriva ett eller flera alternativ till områdets markanvändning.

5.7 Södra Älvstranden

Södra Älvstranden består av Masthuggskajen, etapp 1, Skeppsbron, samt i senare planering och utbyggnad av Älvstaden även Masthuggskajen etapp 2

(Danmarksterminalen) samt området strax väster om Masthuggskajen (Amerikahuset-Bangatans förlängning/Stigberget). Enligt visionen ska en ny mötesplats för staden skapas här med ett tydligt kajstråk och en tätare levande blandstad, det vill säga en plats för både bostäder, verksamheter och arbetsplatser.

Södra Älvstranden i siffror

Bruttoarea	0,5 km ²
Tillkommande exploatering	725 000 m ² BTA
Skeppsbron	75 000 m ² BTA
Masthuggskajen etapp 1	320 000 m ² BTA
Masthuggskajen etapp 2	330 000 m ² BTA
Boende idag	Få
Tillkommande bostäder	ca 3750
Varav;	
Skeppsbron	ca 450
Masthuggskajen etapp 1	ca 1 300
Masthuggskajen etapp 2	ca 2000
Arbetsplatser idag	Ingen uppgift
Tillkommande arbetsplatser,	
Inklusive bedömda arbetsplatser för hotell	ca 9000
varav,	
Skeppsbron	ca 500
Masthuggskajen etapp 1	ca 5 700
Masthuggskajen etapp 2	ca 2 800

5.7.1 Masthuggskajen/Järnvågen

Masthuggskajen/Järnvågens planområde avgränsas i norr av älven och Oscarsleden/E45, i söder av Första Långgatan, i öster av Rosenlundskanalen och i väster av Amerikahuset och Isaac Béens Plats. Masthuggskajen planeras som en stadsdel med stor spännvidd, där ett dynamiskt kulturliv möter internationell handel och lokala, småskaliga verksamheter. Området kommer att bidra med 1 300 bostäder. På en ny halvö i Göta älv, som en förlängning av Rosenlundskanalen planeras flera kontorsbyggnader, bland annat *Global Business Gate* – ett centrum för internationellt inriktade företag med 2 500 arbetsplatser för små och stora företag. Offentliga rum finns i detaljplanen som vann lagakraft i mars 2019 i form av park på tunneltaket, en liten park vid Kommersen samt ett lek- och aktivitetsstråk på Masthamnsgatan. Detaljplanen är byggstartad 2019.

5.7.2 Skeppsbron

Skeppsbrons utveckling syftar till att skapa göteborgarnas nya mötesplats vid vattnet. Detaljplanen innehåller ca 450 bostäder och ca 500 arbetsplatser. På den breda kajen skapas en ny mötesplats med stora vistelseytor och den nya Redareparken. Ett viktigt utvecklingsområde är att skapa ett levande gatuplan där innehållet i bottenvåningarna och utvecklingen av allmän plats attraherar människor från stadens olika delar till Skeppsbron. Projektet har en lagakraftvunnen detaljplan från 2015, men väntar på ett politiskt beslut om finansiering av utbyggnad av allmänplats innan byggstart kan ske.

5.7.3 Hållbarhet och kvalitet Masthuggskajen

Masthuggskajen ska bidra med en naturlig förlängning av närområdets karaktär för att behålla dagens mångfacetterade och inkluderande identitet. Den främsta strategin för hållbarhetsarbetet är innehållet i områdets bottenvåningar. Utbudet ska underlätta hållbara livsstilar i området genom att erbjuda en god och vardagsnära service som minskar bilberoende. Masthuggskajens bottenvåningar utgör testbädd för det nationella delningsinitiativet Sharing Cities som syftar till att stärka resurssparande delandeekonomiska verksamheter och innovationer. Masthuggskajen ska genom strategin om kulturkvarter skapa ett horisontellt kulturellt kluster i gatuplan som stärker Masthuggskajen som kulturnod för såväl det självorganiserade som det institutionella kulturlivet.

På såväl kvartersmark som allmän plats skapas gröna ytor som bidrar med ekosystemtjänster för urban biologisk mångfald, dagvattenhantering, bullerdämpning och förbättring av luftkvaliteten. Masthuggskajen bidrar till att uppfylla Göteborgs Stads klimatmål genom att möjliggöra lokal energiproduktion, val av hållbart material vid byggnation och användning av förnybar energi. Masthuggskajen var i november 2018 först i världen med att erhålla City Lab Actions certifiering för planeringsskedet – integrerad hållbarhetsstyrning som flyttat fram position och arbetssätt för hela Älvstadens arbete med hållbar stadsutveckling.

Tre utmaningar kopplade till hållbarhet och kvalitet Masthuggskajen

1. Att utveckla modell för att möjliggöra lågbetalande verksamheter i bottenvåningarna är en stor utmaning. Att inkludera lågbetalande verksamheter är en förutsättning för att etablera det självorganiserade kulturlivet, ideella delningsinitiativ samt för att etablera kommersiella alternativ som attraherar invånare med mindre ekonomiska resurser.
2. Trafikbarriärer som Oscarsleden, Järnvägsgatan och Första Långgatan försvårar områdets integration i övrig stadsväv samt försvårar Masthuggskajens möte med vattnet. Samtidigt bidrar trafikbarriärerna negativt till barn och ungas rörlighet i området. Buller och luftföroreningar försvårar skapandet av hälsosamma och vistelsevänliga stadsmiljöer.
3. Masthuggskajen kommer att ha svårt att möta stadens behov av prisrimliga bostäder som bidrar till att motverka boendesegregationen och möter stadens behov av större lägenheter för trångbodda familjer.

5.7.4 Hållbarhet och kvalitet Skeppsbron

Skeppsbrons stora utmaning är att uppfylla förväntningarna på att skapa en inkluderade mötesplats vid vattnet med ett unikt och attraktivt innehåll. Huvudstrategin är att skapa ett levande gatuplan där innehållet i bottenvåningarna samspelar med ett flexibelt användande av såväl allmän plats som vattenytor genom bryggor, pirar, båtar och pramar med syftet är att aktivera älvrummet ytterligare och låta göteborgarna möta vattnet. De privata byggherrarna ska bidra till mötesplatsen genom att gestalta stimulerande stadsrum ur ett ögonhöjds perspektiv och i övrigt uppfylla högt ställda krav på teknisk hållbarhet (energi) och gröna ytor.

Tre utmaningar kopplade till hållbarhet och kvalitet Skeppsbron

1. Att utveckla ett hållbart koncept för Skeppsbron som svarar på frågan varför människor från hela staden, med olika bakgrunder och ekonomiska förutsättningar ska ha anledning att besöka Skeppsbron.
2. Mikroklimatet på Skeppsbron är en stor utmaning eftersom detaljplanen förutsätter stora öppna ytor i ett utsatt vattennära läge. Hur vistelsevänliga och befolkade platser skapas under alla årstider kommer fortsatt att vara en knäckfråga för Skeppsbron.
3. Skeppsbrons läge vid vattnet medger stor potential samtidigt som Skeppsbron i nuläget har en placering i staden där platsen är vid sidan av den centrala stadens starka flöden. Det blir avgörande för den planerade mötesplatsfunktionen att Skeppsbron förändrar detta så att Skeppsbron blir en stark destination i vardagen, som befolkas av egen kraft, utan att vara alltför beroende av stora flöden av förbipasserande människor.

5.7.5 Beroenden Södra Älvstranden

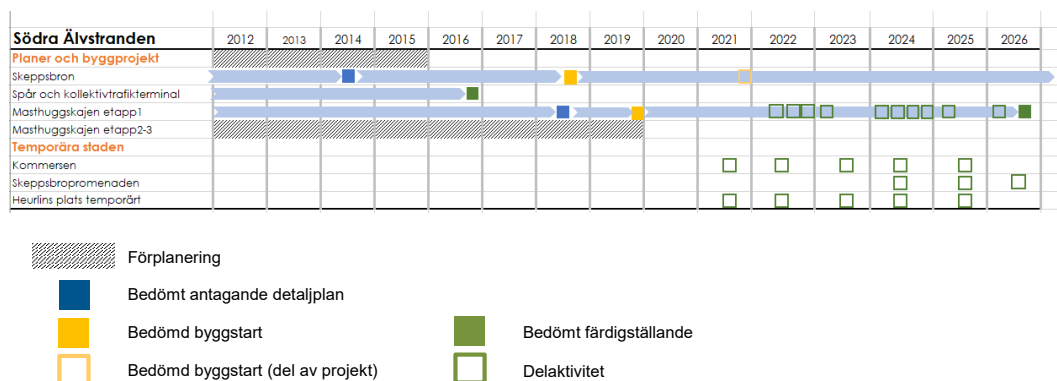
- Masthuggskajen/Järnvågen är beroende av Skeppsbrons utbyggnad – inte minst med tanke på påkörningsskydd för trafiken över älven samt placering och utformning av broar och stråk (kajstråk, kollektivtrafikstråk och framtida gator i området). I utbyggnad av Skeppsbron och Järnvågen behöver samordning ske med Västlänken.
- Den antagna detaljplanen för Skeppsbron var då en förutsättning för den höga exploateringen på Masthuggskajen skulle vara möjlig.
- Området kring Järntorget/Folkets Hus hänger samman med detaljplan för Kvarter Röda Bryggan i Pustervik och behöver koordineras med projekt ”Flytt av gasledning Haga – Rosenlund”.
- Den västra delen av Masthuggskajen behöver samplaneras med Lindholmsförbindelsen och Stigbergsområdet som är en del av Sverigeförhandlingen.
- Planeringen och utbyggnaden kring Järnvågen var tidigare ömsesidigt beroende av samordningen med linbaneprojektet och fortsatt planering och utbyggnad kan komma att påverkas av kommande beslut.
- Bostadsbyggandet och parken vid Heurlins plats är beroende av projekt ”Statlig infrastruktur” där Trafikverket skall överbygga ramperna till Götatunneln och installera ventilation / ventilationstorn för Götatunneln.
- Stena Lines hyresavtal för Danmarksterminalen har förlängts till 2035. Tidplanen för en eventuell flytt av Stenas Danmarksterminal påverkar hela området. En andra etapp av Järnvågen (Masthuggskajen etapp 2) kan planeras när terminalen flyttats. Staden har dock möjlighet att säga upp hyresavtalet 2025 om det är väsentligt ur ett stadsutvecklingsperspektiv, till exempel för utbyggnad av Lindholmsförbindelsen om beslut tas att denna ska utföras som bro.
- Inklusive tidigare redovisade gemensamma beroenden ovan.

5.7.6 Näringslivsutvecklingen för Södra Älvstranden

Planerna på ett *Global Business Gate* vid Masthuggskajen är ett uttryck för det kraftigt ökade intresset från såväl nationella som internationella företag att etablera sig i Göteborg. Områdets nära koppling till Lindholmen är en av anledningarna till att denna del av Älvstaden är eftertraktad för kontorsetableringar. Det ökade intresset ställer krav på att utveckla kollektivtrafik och tillgänglighet. Närheten till Långgatorna och Pustervik skapar en möjlighet för kulturverksamheter där vi kan bygga vidare på det kulturstråk som går från Haga till Stigberget. I det perspektivet är det viktigt att ta tillvara möjligheterna med området kring Masthuggskajen genom att förbereda för olika användningar och ha en strategi för att bevara eller skapa lokaler för verksamheter med låg betalningsförmåga. Kopplingen till Lindholmen, tillsammans med den planerade utvecklingen av Järntorget som knutpunkt för kollektivtrafik, gör området intressant för etableringar. Det är därför viktigt att ta tillvara möjligheterna att skapa förutsättningar för ”levande bottenplan” i området.

Skeppsbron planerar för ett levande gatuplan med en verksamhetsyta på 4 000 kvm. Här kommer fokus att vara mat och mötas. Skeppsbron knyter naturligt an till restaurangstråket vid Rosenlundsgatan och Packhuskajen/Hamnkanalen. Läget mellan Järntorget, Stenpiren och Kungsgatan ger ett unikt underlag för ett gott stadsliv.

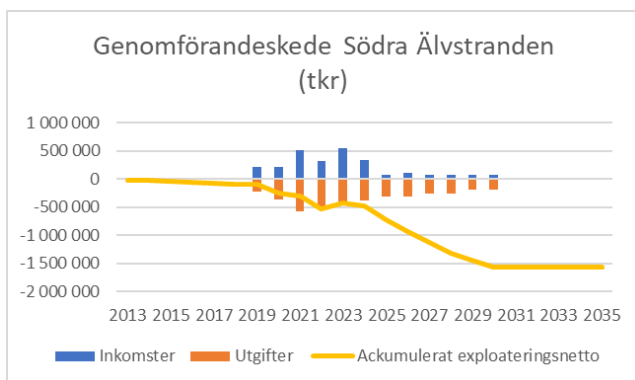
5.7.7 Tidplan Södra Älvstranden



Figur 36 Tidplanen visar förändringar i tidplanen jämfört med Färdplan version 2019. Skeppsbron, start av byggnation allmän plats och garage har försenats på grund av avsaknad av politiska beslut. Avseende Masthuggskajen har start av byggnation startat lite tidigare än bedömningen i förra färdplanen, det redovisas i denna version också fler delleveranser av inflyttade projekt jämfört med version 2019.

5.7.8 Exploateringsvolymen Södra Älvstranden

Nuvarande ekonomiska bedömningar av exploateringsekonomin avser utgifter i storleksordningen cirka 4,2 mdkr medan förväntade inkomster uppgår till cirka 2,6 mdkr. Merparten av det icke självfinansierande åtagandet avser planerad utbyggnad av Skeppsbron.



Figur 37 Grafen avser etapperna; Skeppsbron och Masthuggskajen.

Sedan hösten 2018 finns ett genomförandebeslut fattat i kommunfullmäktige avseende genomförandet av utbyggnaden av Masthuggskajen. Beslutet utgör ett styrande ramverk för den fortsatta genomförandeplaneringen och exploateringsåtagandet.

Utpekade ekonomiska risker i området, Masthuggskajen, rör framför allt utbyggnaden av halvön och utbyggnaden av allmän plats då dessa delar fortfarande inte är fullt utredda avseende genomförbarhet och ekonomi. Ett reviderat genomförandebeslut ska processas när genomförandestudierna färdigställts. Påtalade risker avser även beroenden mellan utbyggnaden av Skeppsbron och Masthuggskajen som i delar förutsätter varandras utbyggnad utifrån med nuvarande planering. Vad avser Skeppsbron pågår uppdrag avseende att fortsatt utreda förutsättningarna för att minska stadens ekonomiska åtagande eller stärka finansieringen av projektet i enlighet med kommunfullmäktiges uppdrag. Genomförandet är pausat i avvaktan på beslut om ett fortsatt genomförande eller ett eventuellt omtag.

5.8 Behov av beslut

Detta avsnitt beskriver de beslut som behöves för att säkra tidplanerna som presenterats för respektive delområde ovan.

Beslut som behöver flyttas framåt från år 2019 till 2020

Beslut	År
<i>Backaplan:</i> Antagande av detaljplan 1 B: handel m.m. vid Backavägen, KF.	2020
<i>Centralenområdet:</i> Antagande av detaljplan Överdäckning Götaleden samt reviderat genomförandebeslut, KF	2020 alt 2021
<i>Centralenområdet:</i> Antagande av detaljplan Västlänken station Centralen, KF	2020
<i>Frihamnen:</i> Övergripande inriktningsbeslut, KF	2020
<i>Södra Älvstranden (Skeppsbron):</i> Genomförandebeslut, KF	2020
<i>Södra Älvstranden (Masthuggskajen):</i> Förnyat investeringsbeslut allmän plats för blandad stadsbebyggelse Järnvågsgatan med flera, KF	2020

Figur 38 Beslut som behöver flyttas framåt från år 2019 till 2020

Behov av beslut per delområde för 2020–2021

Händelse	År
Antagande av Fördjupad översiktsplan (FÖP) Centrala Göteborg, KF	2021
<i>Backaplan:</i> Planstart detaljplan 3, BN	2020
<i>Centralenområdet:</i> Antagande av detaljplan norr om Centralstationen, BN, KF	2020
<i>Centralenområdet:</i> Antagande av detaljplan norr om Nordstaden, BN, KF	2021
<i>Frihamnen:</i> Godkännande av planprogram, BN	2021
<i>Lindholmen:</i> Planbesked och planstart Centrala Lindholmen, etapp 2, BN	2021
<i>Lindholmen och Frihamnen:</i> Antagande av detaljplan spårväg, BN, KF	2021
<i>Lindholmen:</i> Planprogram för Lindholmen, BN	2020 - 2021
<i>Lindholmen:</i> Inriktningsbeslut för Lindholmen, KF	2020 - 2021
<i>Södra Älvstranden (Masthuggskajen):</i> Beslut gällande reviderat genomförandebeslut av halvön i KF	2020

Figur 39 Behov av beslut per delområde för 2020–2021

6 Begrepp och definitioner Färdplan Älvstaden

Färdplan Älvstaden använder sig av ett antal begrepp. Nedan följer en sammanställning av begrepp som återkommer i färdplanen samt vad dessa begrepp betyder.

Allmän plats är främst ett juridiskt begrepp; ett område som i en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. En allmän plats får inte mer än tillfälligt upplåtas för en enskild verksamhet. En allmän plats kan till exempel vara en gata, ett torg eller en park.

BTA. Bruttototalarea är summan av alla våningsplans area (begränsad av omslutande byggnadsdelars utsida).

FÖP. En fördjupning av översiktsplan (ÖP).

Genomförandestudie (GFS). Inför utbyggnad av större allmänna platser och parallellt med detaljplanen tar trafikkontoret, i samråd med berörda aktörer och förvaltningar, fram en GFS i syfte att säkerställa ekonomi och genomförbarhet kopplat till allmän plats. Här kan även stadens åtagande förtydligas när det gäller att uppfylla hållbarhetsmålen.

Hektar. För större områden används enheten *hektar* (ha). En hektar är 10 000 kvadratmeter (m²) eller 0,01 kvadratkilometer (km²). Det motsvarar arean av en kvadrat med 100 meters sidor (100 m × 100 m).

Konsekvensanalyser. Göteborgs Stad använder sociala konsekvensanalyser (SKA) och barnkonsekvensanalyser (BKA) som en metod för att identifiera konkreta områdesspecifika mål och målkonflikter för stadsbyggandet för geografiskt avgränsade områden, där konsekvenser för skalnivåerna kvarteret, stadsdelen, staden och regionen ställs mot varandra och synliggörs i alla skeden.

Kvartersmark är all mark inom ett planområde som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde. I en detaljplan ska det alltid framgå vilken användning som är tillåten inom kvartersmark: till exempel bostäder, centrumverksamhet eller industri.

LOA. Lokalarea. Bruksarea för utrymmen inrättade för annat ändamål än boende, sidofunktioner till boende, byggnadens drift eller allmän kommunikation.

Offentliga rum (kallas ibland också för offentliga friytor) är ett begrepp i samhällsplanering för utrymmen i bebyggelse inomhus eller utomhus dit allmänheten har enkelt tillträde kostnadsfritt. Dit räknas framför allt gator, torg och parker.

Platsbyggnad. Allteftersom planarbetet pågår arrangeras värdeskapande aktiviteter och prototypbyggnationer med syftet att skapa goda mötesplatser för en mångfald av stadens medborgare. Genom att hålla en dialog med dem som ska använda platsen, fylls detaljplanarbetet på med aktiviteter i realtid. På så sätt består arbetet av lika delar planarbete och genomförande. Exempel på platsbyggnad är bastun i Frihamnen, en del av Jubileumsparken.

Social infrastruktur. Älvstaden använder begreppet social infrastruktur. I Älvstaden avser det lokaler och ytor som kan kopplas till den sociala servicen som olika pedagogiska verksamheter, äldreboenden och bostäder med särskild service (BmSS), men också kultur-, fritids- och idrottsverksamheter som allmänna bollplaner och elljusspår tillsammans med torg och parker.

Temporära staden innebär de insatser Älvstaden gör för att skapa en levande stad under projektets genomförandetid – som en del av innovativ stadsutveckling.

Temporära bostäder har ett tidsbegränsat bygglov 10+5 år på samma plats.

TTÖP. Tillägg till översiktsplan (ÖP).

Älvstaden som testarena. Vision Älvstaden pekar här ut ett särskilt uppdrag att gå före, bygga lärande processer och vara testarena för ett hållbart stadsbyggande

ÖP. En översiktsplan är ett övergripande dokument som visar stadens vilja i en mängd frågor kopplade till hur marken i hela staden ska användas.