

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2026-03-06

SBN 2026-03-24

Ärendenummer SBF-2024-01151

Handläggare

Frida Kjäll / Per Osvalds

Telefon: 031-368 19 98

E-post: frida.kjall@stadsbyggnad.goteborg.se

Förenklat stadsutvecklingsförslag för bostäder och verksamheter vid Skeppsbron inom stadsdelen Inom Vallgraven

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

Godkänna det förenklade stadsutvecklingsförslaget för bostäder och verksamheter vid Skeppsbron inom stadsdelen Inom Vallgraven med avsikt att inleda detaljplanläggning. Planarbetet bedöms kunna påbörjas omgående och ta cirka tre år.

Sammanfattning

Ärendet gäller ett förenklat stadsutvecklingsförslag för bostäder och verksamheter vid Skeppsbron inom stadsdelen Inom Vallgraven. Syftet med förslaget är att stadsutveckla i ett centralt beläget område i stadskärnan, tillgängliggöra stadens möte med älven och binda samman och stärka stråket längs med älven. Inriktningen är att möjliggöra en blandstad med närhet till älven innehållande bostadskvarter med verksamheter i bottenplan, mindre torg/park samt kajstråk med möjlighet till bryggor.

Kommunfullmäktige beslutade 2023-10-12 att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att påbörja arbetet med ny detaljplan för Skeppsbron. Vidare beslutade kommunfullmäktige att berörda nämnder och bolag får i uppdrag att avbryta allt arbete avseende Skeppsbrogaraget. Kommunfullmäktiges beslut att avbryta arbetet avseende det tidigare planerade parkeringsgaraget innebär att förutsättningarna för de kajhus och allmän plats som avsågs byggas ovanpå garaget i gällande detaljplan inte längre finns. Kvartersbebyggelsen med dess struktur bibehålls med tre nya kvarter öster om den befintliga bebyggelsen samt en fjärde byggnadsvolym strax öster om den diagonala kollektivtrafiksträckan.

Förslaget bedöms vara förenligt med stadens budget genom att bidra till, och att bygga vidare på den bebyggelsemiljö och kulturmiljö som präglar närområdet. Bedömningen är att det blir svårt att helt anpassa en ny detaljplan till Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad.

Stadsutvecklingsförslagets nettounderskott bedöms innebära en merkostnad upp till cirka 50–100 mnkr i jämförelse med de nödvändiga åtgärder som behöver vidtas om markanvändningen lämnas oförändrad. Det totala nettounderskottet bedöms uppgå till cirka 500–550 mnkr exklusive markförvärvskostnad. Nollalternativets kostnader för

renovering av befintlig kajkonstruktion och åtgärder för skyfallshantering bedöms uppgå till cirka 450 - 500 mnkr.

Förvaltningens sammanvägda bedömning är att förslaget med redovisad inriktning är lämpligt att pröva i detaljplan. Att bibehålla nollalternativet, befintligt läge utan att tillföra bebyggelse, innebär kostnader för att säkerställa både befintlig kajkonstruktion och högvattenskydd. En ny kajkonstruktion i form av en spont- eller kassunkaj innebär att Skeppsbron kan byggas ut, möta vattnet och hela staden samt nå önskad kvalitet och måluppfyllelse, till en relativt låg merkostnad i förhållande till nollalternativet.

Förslag till förenklat stadsutvecklingsförslag utgörs av detta tjänsteutlåtande.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Älvstranden Utveckling AB äger, genom dotterbolag, den mark som inom föreslaget planområde avses utgöra kvartersmark. Den 27 november 2025 fattade kommunfullmäktige beslut om kompletterande budget, (se handling 2025 nr 237). Beslutet innebär att Älvstranden Utveckling AB får i uppdrag att, utifrån ett hela staden-perspektiv som skapar bäst möjligheter för stadsutveckling, ge exploateringsnämnden möjlighet att förvärva bolagets fastighetsinnehav inom området Skeppsbron. Exploateringsförvaltningen har, tillsammans med Älvstranden Utveckling AB, utrett förutsättningarna för en överlåtelse av Bolagets markinnehav till Staden. Efter värdering och dialog har parterna enats om att till exploateringsnämnd och bolagets styrelse föreslå att bolagets markinnehav ska överlåtas till Staden till en köpeskilling om cirka 130 miljoner kronor. Förutsatt att bolagets styrelse, exploateringsnämnden och Kommunfullmäktige godkänner överlåtelsen kommer Staden att äga all mark inom föreslaget planområde. Den ekonomiska bedömningen nedan utgår ifrån att markinnehavet övergår till Staden.

Planavtal avses därför tecknas med exploateringsförvaltningen eller den part som senare kommer markanvisas.

Kostnad för utbyggnad av allmän plats på Skeppsbron ska fördelas mellan den utbyggnad som är nödvändig för tillkommande exploatering och ska finansieras av exploatören/markägaren, samt övriga kostnader som ska skattefinansieras. Nödvändiga åtgärder till följd av exploateringen är exempelvis bostadsnära park, kvartersgator och i detta fall en kajkonstruktion innehållande ett påseglingsskydd. Kajkonstruktion med påseglingsskydd är den enskilt största kostnadsposten. Vid en initial bedömning av föreslagen exploatering understiger byggrättsvärdet de kostnader som är nödvändiga till följd av exploateringen. Det innebär att exploateringens intäkter inte täcker de kostnader som exploateringen medför. Stadens exploateringsekonomi bedöms därmed påverkas negativt vilket innebär att exploateringsdrivna kostnader också till viss del behöver skattefinansieras.

I arbetet med Stadsutvecklingsförslaget har ett flertal varianter av teknisk lösning på ny kajkonstruktion inkluderande påseglingsskydd identifierats och kostnadsbedömts. Vilken teknisk lösning som slutligen visar sig mest lämplig ur ett ekonomiskt, förvaltnings- och geotekniskt perspektiv kommer att utredas vidare i arbetet med detaljplan. Kostnadsbedömningen inrymmer de tekniska lösningar som är mest sannolika och som ger önskade kvaliteter.

All kostnadsbedömning i arbetet med stadsvecklingsförslaget utgår ifrån tidigare planeringsarbete med Skeppsbron. Projekterade tekniska lösningar har studerats, kvalitetssäkrats och nu anpassats till aktuellt förslag. Generellt har kostnadsbedömningar från 2017 räknats upp till dagens kostnadsläge (2025 års prisnivå). Olika index har sammanvägts då prisutvecklingen, sedan projektering utfördes, varierar beroende på specifik åtgärd och material.

Stadsbyggnadsförvaltningen har i samråd med exploateringsförvaltningen även utrett ett nollalternativ. I nollalternativet avstås all exploatering och stadsutveckling i sin helhet, och pågående verksamheter på platsen får fortgå. Förvaltningarna, i samråd med stadsmiljöförvaltningen, kan konstatera att befintlig kajkonstruktion har dålig bärighet och är i behov av renovering under kommande år. I nollalternativet uppstår även kostnader för ett befintligt behov av skyfallshantering. Samtliga kostnader i nollalternativet ska skattefinansieras. Stadsutvecklingsförslaget, ställt i relation till nollalternativet, bedöms genomförbart till ett nettounderskott som inte bedöms vara avsevärt högre än nollalternativets kostnad.

Sammanfattningsvis bedöms stadsutvecklingsförslaget generera byggrätter till ett värde som nu (2025) uppgår till cirka 700 - 750 mnkr. Bedömningen utgår från att bostäder upplåts med en fördelning av cirka 20 % hyresrätt och 80 % bostadsrätt. De exploateringsdrivna kostnaderna bedöms uppgå till cirka 800 mnkr.

Exploateringsprojektet bedöms därmed generera ett underskott om cirka 50 - 100 mnkr exklusive markförvärvskostnad. I tillägg ska den del av allmänplatsutbyggnad som inte är direkt nödvändig till följd av förestående exploatering bedömas. Skattefinansierad kostnad bedöms uppgå till cirka 450 mnkr vilket framför allt består av åtgärder avseende del av kajkonstruktion och skyfallshantering. Det totala nettounderskottet bedöms uppgå till cirka 500–550 mnkr exklusive markförvärvskostnad. Markförvärvet genererar en intäkt för Älvstranden Utveckling AB motsvarande Stadens utgift, med avdrag för realisationsskatt. Exakt nivå på bolagets realisationsskatt för enskilt år är inte bedömd.

Ovanstående kostnadsbedömning ska ställas mot nollalternativet. Nollalternativets kostnader för renovering av befintlig kajkonstruktion och åtgärder för skyfallshantering bedöms uppgå till cirka 450–500 mnkr. Stadsutvecklingsförslagets nettounderskott bedöms därmed innebära en merkostnad upp till cirka 50–100 mnkr i jämförelse med de nödvändiga åtgärder som behöver vidtas om markanvändningen lämnas oförändrad.

Områdets anslutning till halvön på Masthugskajen, det vill säga Skeppsbropiren, utformas för påseglingsskydd samt gång- och cykelväg. Utförandet är just nu i en projekteringsfas med en separat ekonomisk bedömning. Denna del omfattas inte av den övergripande ekonomiska bedömningen. Målsättningen är att kunna möjliggöra en byggrätt i denna del, vilket skulle kunna ge ökad möjlighet till exploateringsbidrag för Skeppsbropirens iordningsställande.

Kajplatser för tur- och charterverksamhet och eventuella restaurangbåtar, pråmar och liknande föreslås utredas inom planarbetet och hanteras i separat budget. Att skapa platser för dessa verksamheter med tillhörande uppkopplingar och annan kajservice kräver ett eget investeringsprojekt med tillhörande politiska beslut i ordinarie ordning.

Bedömning ur ekologisk dimension

Skeppsbron består idag till övervägande del av hårdgjorda ytor. Stadsutvecklingsförslaget innebär en omDispositionering av dessa hårdgjorda ytor till fördel för blandad bebyggelse, allmänna stråk och torg/park.

Stadsmiljöförvaltningen har gjort en inventering av krontäckningsgraden i Göteborg. För området som omfattar Skeppsbron är krontäckningsgraden nästan noll, pelarträden är försumbara i detta sammanhang. Genom förslaget avses grönyta tillföras samt träd placeras längs gator och stråk. En hög krontäckningsgrad eftersträvas för att skapa en grönare stad som både är mer hälsosam och som kan hantera klimateffekterna i enlighet med Grönplanen.

Stadsutvecklingsförslaget innebär en förtätning i centrala Göteborg med närhet till god lokal och regional kollektivtrafik och goda möjligheter till ett hållbart resande.

Genom att nu gällande detaljplan inte genomförs görs mindre intrång i älven och vattenrummet än tidigare planerat. Genom att parkeringsgaraget inte blir så omfattande som i gällande detaljplan och genom arbetet med mobilitetsåtgärder för den tillkommande bebyggelsen kan biltrafiken hållas nere och luftkvaliteten förbättras jämfört med idag.

Bedömning ur social dimension

Det övergripande målet för stadsutvecklingsförslaget är att skapa en inbjudande och tillgänglig ny stadsdel, en blandstad, i anslutning till älven. Den nya stadsdelen ska berika och omdana det centrala, vattennära markområde som idag till största del används för bilparkering.

Stadsutvecklingsförslaget ska komplettera bebyggelsen och bidra till att fylla ett glapp i bebyggelsestrukturen samt förbättra och öka tryggheten i området. Inriktningen är vidare att förstärka viktiga cykel- och gångstråk till och från samt genom planområdet. Området är välförsörjt med kollektivtrafik.

De offentliga rummen, såsom park/torg, kajstråk och eventuella bryggor samt gatorna med sina verksamheter ska lokaliseras så att de skapar dragningskraft och även fungerar som mötesplats för alla i staden, såväl boende på platsen och i närområdet som för besökande.

Översiktsplanens intentioner om att uppnå god tillgång till parker och naturområden, genom att planera för att park eller naturområde ska finnas inom 300 meters gångavstånd från bostäder, skolor och arbetsplatser och vara minst 0,2 hektar stora bedöms kunna uppfyllas. Den park/torgyta som avses uppföras inom förslaget bedöms inte fullt ut uppfylla intentionerna men genom kort avstånd till den park som ska byggas ut i Masthuggskajen bedöms intentionerna sammantaget att uppfyllas.

Barnkonventionen är svensk lag sedan 2020. Barns bästa ska bedömas och beaktats i detaljplanearbetet. Stråket mellan kvarteren och vattnet kommer främst utformas för gående och cyklande och ger tillsammans med parken/torget något lugnare miljöer för barn att vistas i. Förslaget bedöms generera ett behov av skol- och förskoleplatser, men brist på friytor och grönområden gör att det inte finns utrymme för att tillskapa förskola eller skola inom området. Behovet av förskola och skola behöver omhändertas på annan plats.

Beskrivning av ärendet

Ärendet gäller ett förenklat stadsutvecklingsförslag för bostäder och verksamheter vid Skeppsbron inom stadsdelen Inom Vallgraven. Förslaget innebär nya kvarter med bostäder och med verksamheter i bottenplan samt en mindre park/torg och kajstråk.

Stadsutvecklingsförslaget utgörs av detta tjänsteutlåtande och nämnden ombeds ta ställning till huruvida en detaljplan ska upprättas med den inriktning som här beskrivs. En förutsättning för att påbörja planering med inriktning enligt tjänsteutlåtandet är att motsvarande beslut om stadsutveckling fattas i exploateringsnämnden.

Syfte och mål

Syftet med förslaget är att stadsutveckla i ett centralt beläget område i stadskärnan, tillgängliggöra stadens möte med älven och binda samman och stärka stråket längs med älven. Inriktningen är att möjliggöra en blandstad med närhet till älven innehållande bostadskvarter med verksamheter i bottenplan, mindre park/torg samt kajstråk med eventuella bryggor.

Stadsutvecklingsförslaget syftar vidare till att bidra till en framtida attraktiv och robust stadsmiljö. Den tillkommande bebyggelsens volym, uttryck och skala ska anpassas till befintlig struktur och kulturmiljövärden och den visuella kopplingen mellan stad och vatten. Ett kajstråk vid Skeppsbron ska bidra till att uppfylla ett tillgängligt stråk med vistelsevärden längs vattnet från Älvsborgsbron till Tingstadstunneln.

Övergripande mål

Det övergripande målet för stadsutvecklingsförslaget är att skapa en inbjudande och tillgänglig ny stadsdel, en blandstad, i anslutning till älven. Den nya stadsdelen ska berika och omdana det centrala och vattennära markområde som idag till största delen används för bilparkering.

Stadsutvecklingsförslaget ska möta och uppfylla de tre målen i Vision Älvstaden: ”Hela staden, möta vattnet och stärka kärnan”.

Stadsutvecklingsförslaget har i övrigt som delmål att bidra till att:

- Bygga vidare på den bebyggelse- och kulturmiljö som präglar närområdet. Utvecklingen av området ska anpassa sig till och samspela med riksintresset 1600-talsstaden (den befästa staden)
- Tillkommande bebyggelse ska hålla hög arkitektonisk kvalitet, exempelvis genom en klassisk, traditionell arkitektur med form av kvartersstad.
- Vattnet och närheten till älven ska ges plats och tydligt avspeglas i områdets identitet. En ny kajkant, som ersätter befintlig med stort renoveringsbehov, ska vara ett skydd mot högt vatten, påsegling och samtidigt del i ett attraktivt och tillgängligt kajstråk. Stråket ska vara inbjudande och tillgängligt för boende och besökare.
- Skapa en grönare stadsdel som ska bidra till att främja hälsan och hantera climateffekter i enlighet med stadens Grönplan. Träd behöver tillföras både i parken och längs gator och stråk. En hög krontäkningsgrad ska eftersträvas.

- Ny bebyggelse ska klimatanpassas och blå-gröna strategier nyttjas för att förebygga och mildra effekter av ett förändrat klimat i enlighet med stadens Klimatanpassningsplan.
- Bygga en miljö- och resurssmart stadsdel som främjar en långsiktigt hållbar samhällsutveckling med väl gestaltade livs- och boendemiljöer. Attraktivt, drift- och resurseffektivt med god kvalitet och tillgång till friyor och bra dagsljus.
- De offentliga rummen, såsom park, kajstråk och eventuella bryggor, kajplatser för mindre båtar och fartyg samt gatorna med sina verksamheter ska lokaliseras så att de skapar dragningskraft och fungerar som mötesplatser för alla i staden, såväl boende på platsen och i närområdet som för besökande.
- Stadsutvecklingsförslaget ska komplettera och fylla ett glapp i bebyggelsestrukturen samt förbättra och öka tryggheten i området. Inriktningen är vidare att förstärka viktiga cykel- och gångstråk, både inom och till och från samt genom planområdet.

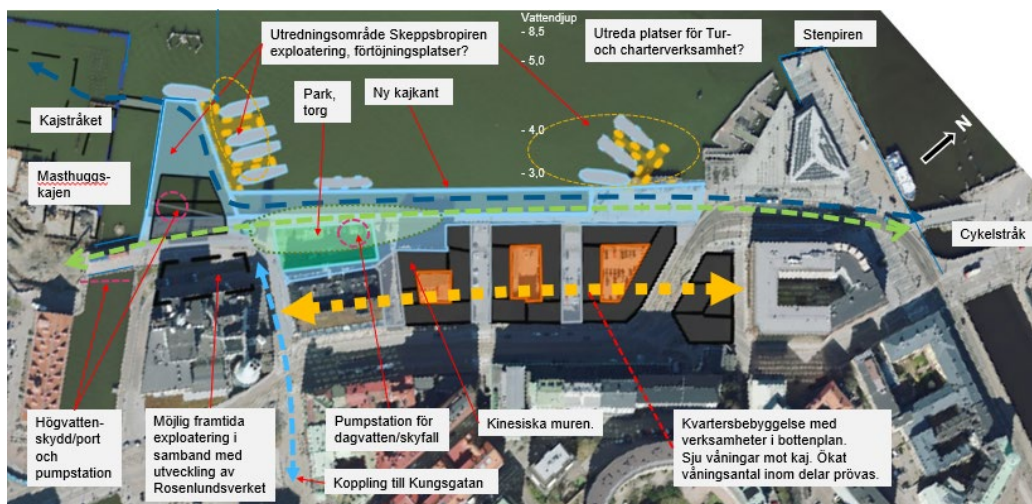


Bild: Exempel på hur stadsutvecklingsförslaget kan konkretiseras.

Platsen

Området ligger vid älven mellan Stenpiren och Masthuggskajen i centrala Göteborg. Marken används idag huvudsakligen för parkering. Befintlig bebyggelse utgörs av kontor och verksamheter. Kajen är i behov av renovering. Planområdet omfattar cirka 4 hektar.

Beskrivning av förslaget

Gällande detaljplan som vann laga kraft 2015-04-07 är inte genomförd, stadens kostnader för genomförandet bedöms vara för höga. Kommunfullmäktige beslutade 2023-10-12 att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att påbörja arbetet med ny detaljplan för Skeppsbron. Vidare beslutade kommunfullmäktige att berörda nämnder och bolag får i uppdrag att avbryta allt arbete avseende Skeppsbrogaraget.

Kommunfullmäktiges beslut att avbryta arbetet avseende det tidigare planerade parkeringsgaraget innebär att förutsättningarna för de kajhus och allmän plats som avsågs byggas ovanpå garaget i gällande detaljplan inte längre finns. En given förutsättning är

den befintliga spårvägens placering genom området. Planbesked för ändrad byggnadshöjd vid Lilla Badhusgatan (Inom Vallgraven 51:2 och 76:1) inom stadsdelen Inom Vallgraven omfattas av den kommande detaljplanen.

Bebyggelsestruktur, bostäder, verksamheter och vattenverksamhet

Kvartersbebyggelsen med dess struktur bibehålls med tre nya kvarter öster om den befintliga bebyggelsen samt en fjärde byggnadsvolym strax öster om den diagonala kollektivtrafiksträckan. Den fjärde byggnadsvolymen är förberedd för och kan eventuellt innehålla en nedfart till en gemensam parkeringsanläggning under de tre kvarteren strax västerut. Som alternativ får en ny nedfart till parkeringsanläggningen under kvarteren utredas. I samband med arbetet gällande kajer kopplat till renoveringsbehov, kajstråk och påseglingsskydd för Masthuggskajen kan en förlängning av Rosenlundskanalen till den planerade Yttre Järnvågsbron i form av en utbyggnad göras (Skeppsbropiren). Beroende på utformningen av Skeppsbropiren kan eventuell byggrätt utredas.

Fastigheten Inom Vallgraven 51:2 (i direkt anslutning till nordvästra sidan av befintligt Rosenlundsverk) föreslås omfattas av detaljplanen, för att släcka ut gällande byggrätt, utifrån syftet att ingå i framtida planering för Rosenlundsverket. Kvarter Merkur är utbyggt enligt gällande detaljplan och omfattas inte i den kommande planläggningen.

Stadsutvecklingsförslaget innebär vid en tidig bedömning ett tillskott på cirka 400 lägenheter och cirka 20 000 kvm för verksamheter. Omfattningen av verksamheter i kvarterens bottenplan ska utredas liksom förhållandet mellan bostäder och kontor i kvarteret öster om spårvägen.

Allmänna platser och stråk

Mellan kvarteren och älven planeras ett kajstråk med vistelsevärden, huvudsakligen för gående och cyklister, men med viss framkomlighet för fordon för angöringstrafik.

Kajkanten, som kommer att behöva renoveras, föreslås bli utflyttad för att också medverka till att tillskapa ovannämnda stråk. En utflyttad kajkant ger en enklare teknisk lösning, som i delar ska utgöra påseglingsskydd för föreslagen bebyggelse, och ger samtidigt ett bredare kajstråk.

Ett bredare kajstråk medger en ökad möjlighet för attraktiva lokaler och verksamheter i kvarterens bottenplan och en planeringszon längs stråket. I västra delen av området kan en mindre park/torg eller grönyta etableras som också kan utformas för att ta hand om skyfall. Den tidigare planerade kopplingen till halvön på Masthuggskajen med den utflyttade Yttre Järnvågsbron ger möjlighet till ett kajstråk som fortsätter västerut. En smidig och gen koppling mellan halvön på Masthuggskajen, med dess angöringsplats för färja, via Skeppsbron till Kungsgatan kan utvecklas längs med gatan väster om kvarter Merkur.

Vidare ska kajplatser för mindre båtar och fartyg, framför allt tur- och charterverksamhet, eventuella restaurangbåtar, pråmar och liknande utredas.

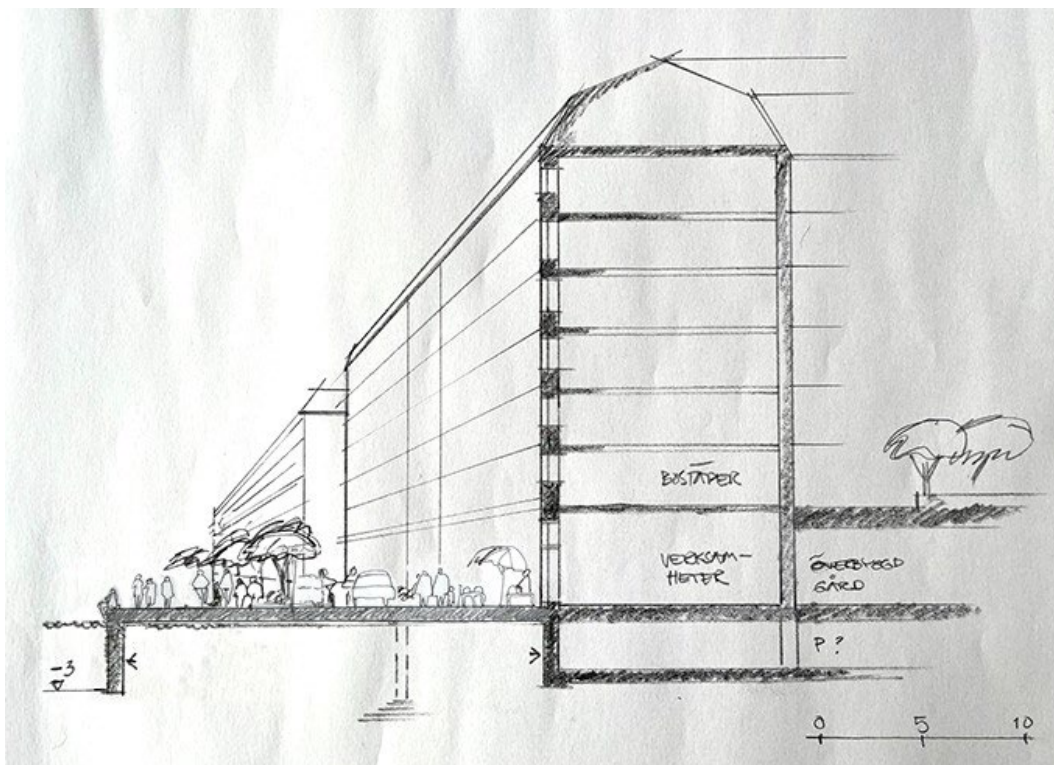


Bild: Sektion med cirka 20 meter brett kajstråk från fasad vid tillkommande kvartersbebyggelse.

Enligt stadens budget ska nya flerbostadshus hålla hög arkitektonisk kvalitet, exempelvis genom klassisk, traditionell arkitektur och moderna landshövdingehus. Nybyggnation ska ta hänsyn till omgivande bebyggelse med hög kvalitet. Förslaget bedöms vara förenligt med stadens budget genom att bidra till att bygga vidare på den bebyggelsemiljö och kulturmiljö som präglar närområdet. Utvecklingen av området ska förhålla sig till riksintresset Den historiska staden. Bebyggelsen ska hålla hög arkitektonisk kvalitet, exempelvis genom en klassisk, traditionell arkitektur med form av kvartersstad.

Området berörs av Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad baserat på en historisk stadsplaneanalys, dnr 0120/16, framtaget 2016 - 2018 på uppdrag av Byggnadsnämnden och Fastighetsnämnden. Förvaltningen bedömer att en småskalig kvartersbildning kan genomföras vilket bedöms vara i linje med GUI:s intentioner, och en utbyggnad i vattnet motsvarande halvön i Masthuggskajen, med ett gatustråk längs den nuvarande kajkanten, är fortsatt som princip möjlig. För att helt följa GUI:n skulle befintliga spårvägen mellan Esperantoplatzen och Stenpiren behöva dras om, vilket innebär en stor ekonomisk kostnad. Bedömningen är att det därför inte är möjligt att helt anpassa en ny detaljplan till GUI:n.



Bild: Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad (GUI) vid Skeppsbron.

Konsekvenser och avväganden

Kajstråket är av central betydelse i stadsutvecklingsförslagets måluppfyllelse om att möta vattnet. Genom att bygga ny kaj utanför befintlig möjliggörs ett kajstråk på omkring 20 meter räknat från fasad vid tillkommande kvarter. Med en ny kajkonstruktion utanför befintlig bedöms den nu befintliga kajkonstruktionen inte påverka den nya på ett negativt sätt. En total bredd på stråket på omkring 20 meter bedöms öka möjligheten för uteserveringar, gång- och cykelstråk i kombination med angränsning/transport, samt trädplantering tillsammans med ett yttre gångstråk och eventuella bryggor.

Utrymme för vistelse, grönska, kajplatser och vattenkontakt med bevarade utblickar kommer att avvägas i kommande planarbete.

Inom arbetet med planförslaget ingår att utreda om våningsantalet kan höjas jämfört med gällande detaljplan. Vid framtagande av en ny detaljplan så är bedömningen i dagsläget att en förändring som innebär en större ökning av exploateringsgraden, framför allt byggnadshöjden, är svår att genomföra av kulturmiljöskäl och påverkan på riksintresset. Mindre höjningar studeras i kommande planarbete.

En avvägning, mellan att utreda ny nedfart för att möjliggöra en högre exploatering av den östra fastigheten eller utgå från den befintliga förberedda nedfarten i denna byggrätt, till ett gemensamt parkeringsgarage under föreslagen bebyggelse, får göras i samband med planarbetet.

Skeppsbropirens eventuella funktion och innehåll får studeras vidare i planarbetet, dels kopplat till pågående arbete med påseglingsskydd för halvön på Masthuggskajen, dels kopplat till det innehåll som Skeppsbron kräver. Eventuell byggrätt kan utredas, till viss del utanför den nuvarande befintliga kajkanten

Kommunal service i form av skola eller förskola med tillhörande friytor bedöms inte inrymmas inom förslaget.

Beslut om rivningsförbud för Kinesiska Muren togs av byggnadsnämnden i samband med antagande av nu gällande detaljplan. Renovering av Kinesiska Muren vad gäller tak, fasader, fönster och delvis inomhus beräknas kosta 70 - 100 miljoner i 2023 års prisnivå. Ett nytt ställningstagande utifrån ekonomi, kulturhistoriskt värde och genomförbarhet kan bli aktuellt att pröva inom ramen för kommande planering.

Eventuell bygggrävt i direkt anslutning till Rosenlundverket kommer att kunna utredas då Staden och Göteborg Energi beslutat om framtida utveckling för denna fastighet. I dagsläget finns inga beslut om när verket kan avvecklas. Därför görs avvägningen att fastigheten Inom Vallgraven 48:3, Rosenlundsverket, inte ingår i aktuellt planarbete. När beslut gällande Rosenlundsverket fattats kan nya ställningstaganden behöva tas. Under tiden behöver utvecklingen på Skeppsbron förhålla sig till Rosenlundsverket som tillståndspliktig verksamhet.

Strategiska och taktiska överväganden

Se även rubriker *Bedömning ur ekonomisk dimension*, *Bedömning ur ekologisk dimension* och *Bedömning ur social dimension* ovan.

Översiktsplan

Skeppsbron är utpekad i översiktsplanen som ett område för stadsomvandling där stora förändringar och investeringar krävs i övergripande infrastruktur, offentliga rum och samhällsservice av olika slag.

Enligt översiktsplanen ska Skeppsbron utvecklas till göteborgarnas nya vardagsrum med mötesplats vid älven. Södra Älvstranden ska utvecklas till innerstad för alla oberoende ålder och bakgrund. Här ska finnas en blandning av utbud och innehåll, en mix av storskaligt och småskaligt, lokalt och internationellt, liksom en blandning av permanent och temporärt. Området ska utvecklas med en tillåtande gestaltning, där identiteten stöds av arkitekturen genom gestaltning av byggnader och platser och den befintliga kulturen i området.

Genom att bygga ut de redan planerade områdena vid Skeppsbron och Masthuggskajen förbättras stadskärnans relation till älven och älvrummet samtidigt som vyer och siktlinjer mellan älvrummet och den byggda staden påverkas. I den fortsatta utbyggnaden av Södra Älvstranden behöver den visuella kontakten mellan staden och vattnet särskilt studeras som en viktig faktor i en växande stadskärna. Området som nu blir en del av en mycket tät stadsstruktur. Runt Skeppsbron finns flera kulturhistoriska skikt såsom spår av den befästa staden att förhålla sig till.

Rekommendationer i översiktsplanen är att utveckla ett sammanhängande älvstråk och högvattenskydd i samband med att kajerna rustas upp och nya utbyggnader i älven tillkommer. Vidare är rekommendationen att bygga ut det lokala gatunätet och skapa bättre gång- och cykelkopplingar mot Lindholmen och längs älven. Ett pendelcykelstråk genom området är utpekad i översiktsplanen. Rekommendationen för södra älvstråket är att gång- och cykelförbindelser ska stärkas och vistelsevärden tillföras genom återkommande platsbildningar. Detta stråk bör ha en karaktär av hårdgjord kaj med inslag

av grönt. Ekologin längs med älven bör stärkas där så är möjligt, exempelvis i hamnbassänger. Syftet med södra älvstråket är att bidra till ett levande älvrum, där vattnet är tillgängligt och närvarande i stadsrummet med aktivitet på och längs med älven.

Stadsutvecklingsförslaget bedöms följa översiktsplanens intentioner om att möjliggöra en blandstad med tydlig närhet till älven och som stärker älvstråket. Utifrån beslutet att parkeringsgaraget, placerat delvis ut i älven, inte genomförs minskas också ytan för allmän plats, göteborgarnas vardagsrum. Syftet är nu att skapa ett inbjudande kajstråk som binder ihop staden längs vattnet.

Struktur och bebyggelseutformning i förslaget bedöms också vara förenligt med övergripande inriktningar om kvartersstadens och trädgårdsstadens struktur i översiktsplanens avsnitt om gestaltad livsmiljö. Stadsutvecklingsförslaget ska bidra till att bygga vidare på den bebyggelsemiljö och kulturmiljö som präglar närområdet. Utvecklingen av området ska förhålla sig till riksintresset Den historiska staden. Bebyggelsen ska hålla hög arkitektonisk kvalitet, exempelvis genom en klassisk, traditionell arkitektur med form av kvartersstad.

Strategiska och taktiska överväganden

Den nu pågående projekteringen för påseglingsskydd för Masthuggshalvön innebär att man avser bygga en pir som kan medge både kajplatser och en eventuell utbyggnad av Skeppsbropiren.

Hela Staden och möta vattnet - Skeppsbron har en direkt och tydlig koppling till både Masthuggskajen, Packhusplatsen och även söderut mot Kungsgatan och Pustervik. Ett genomförande av kajstråk vid Skeppsbron bidrar till arbetet med ett tillgängligt stråk längs vattnet från Älvsborgsbron till Tingstadstunneln. Den planerade gång- och cykelbron över älven, med sitt södra landfäste vid Packhusplatsen kommer att bidra till att ge Skeppsbron gena kopplingar i alla väderstreck inklusive norrut över älven.

Den trafik som tidigare gick genom området, ovan mark, är flyttad till Götatunneln. Den frilagda ytan är möjlig att utveckla och kan medverka till att uppfylla stadens övergripande mål om att stadsutveckla och möta älven. En exploatering och utbyggnad vid Skeppsbron innebär att man tar till vara den redan nu utbyggda och goda infrastruktur som finns i området.

När det gäller förskola och skola bedöms Skeppsbron inte kunna uppfylla det behov som planerad bebyggelse ger upphov till. Behovet behöver omhändertas på annan plats, förslagsvis inom kommande planläggning för Packhusplatsen. Frågan utreds vidare i planarbetet.

Det finns flera pågående eller planerade projekt inom staden som påverkar befintliga kajplatser. Framför allt nyttjas dessa kajplatser av tur- och charterverksamhet. Skeppsbron ses som en möjlig lokalisering för att kunna omhänderta del av kajplatsbehovet. I arbetet med detaljplanen för Skeppsbron behöver utrymme för och utformning av kajplatser undersökas. Det är viktigt att i samband med detaljplanen undersöka möjlig disponering av vattenområdet utifrån ett framtida scenario med tur- och charterverksamhet, eventuella restaurangbåtar, pråmar och liknande, samt därtill behövliga service- och vistelseytor.

Trafikverket har behov av en tillkommande tillfällig nyttjanderättsyta samt att förlänga avtalet för befintlig yta för materialupplag och etablering för Västlänkens entreprenad Otterhällan i områdets norra del, vilket de får genom ny järnvägsplan, med en nyttjanderättstid satt till 2029. Vid förseningar, om inte Trafikverket av olika anledningar kan hålla sin tidplan för återlämnandet kan genomförandetiden av detaljplanen påverkas. Detta behöver tas med som en förutsättning i genomförandet av detaljplanen. Genom Stadens yttrande över järnvägsplanen samt i dialog med Trafikverket finns möjlighet att tillkommande yta kan justeras något i sin placering för att ge Staden bättre förutsättningar avseende genomförande av detaljplanen utifrån om en etappvis utbyggnad av detaljplanen skulle bli aktuell.

Det finns ett yttre tryck om att börja bygga inom Skeppsbron utifrån gällande detaljplan. Förvaltningen rekommenderar att byggande inom området ska invänta den nya detaljplanen som därför bör påbörjas i närtid. Ett tidigt byggande enligt gällande detaljplan bör inte påbörjas då det kan begränsa en ökning av byggrätter som ska prövas i den nya detaljplanen. Vidare ses möjligheter att samnyttja bland annat parkering för bil och cykel och plats för avfallshantering och teknikrum, vilket ska utredas i kommande planarbete.

Detaljplaner och program

Program för Södra Älvstranden antogs av kommunfullmäktige 2007-05-10. Syftet med programmet var att utgöra ett aktuellt underlag för de planer som ska möjliggöra att staden åter möter älven. I första hand skulle programmet fastslå en grundstruktur medan innehåll och utformning lämnades till efterföljande detaljplaneläggning. En blandad stadsbebyggelse föreslås med tonvikt på att områdena ska bli lättillgängliga för alla.

Gällande detaljplan akt II-5156 anger bostäder med handel och andra verksamheter i bottenvåningen, parkeringsgarage under mark och allmän plats för bland annat gator, torg, park och vattenområde för hamn, bryggor och pirar. Genomförandetiden har gått ut 2025-04-07.

Tidigare beslut

Stadsbyggnadsnämnden har tidigare beslutat att:

- | | |
|------------|--|
| 2022-04-22 | Meddela sökanden att kommunen avser upprätta detaljplan för ändrad byggnadshöjd vid Lilla Badhusgatan inom stadsdelen Inom vallgraven i Göteborg. Planarbetet bedöms påbörjas år 2023. (Planbesked) |
| 2024-03-26 | Stadsbyggnadsförvaltningens uppdrag från KF
<i>"Stadsbyggnadsnämnden, i samverkan med berörda nämnder och bolag, ges i uppdrag att skyndsamt utreda förutsättningar för och konsekvenser av att ta fram en ny detaljplan för Skeppsbron. Uppdraget återrapporteras i stadsbyggnadsnämnden."</i> är återrapporaterat och avslutat. |

Kommunfullmäktige har tidigare beslutat att:

- | | |
|---------------|---|
| KF 2014-06-05 | Detaljplan för Skeppsbron m.m. inom stadsdelen Inom Vallgraven i Göteborg upprättad den 7 februari 2012 och reviderad den 4 september 2012 antas. |
|---------------|---|

KF 2023-10-12 Stadsbyggnadsnämnden, i samverkan med berörda nämnder och bolag, ges i uppdrag att skyndsamt utreda förutsättningar för och konsekvenser av att ta fram en ny detaljplan för Skeppsbron. Uppdraget återrapporteras i stadsbyggnadsnämnden.

Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att påbörja arbetet med ny detaljplan för Skeppsbron utifrån den inriktning som antas för Södra älvstranden. Den nya planen ska bidra till att nå miljö- och klimatmålen.

Berörda nämnder och bolag får i uppdrag att avbryta allt arbete avseende Skeppsbrogaraget.

Förutsättningar för genomförande

Uppdrag för att starta detaljplan finns genom beslut i kommunfullmäktige 2023-10-12.

En förutsättning för att planarbete startar är att erforderliga beslut avseende markförvärv, exploaterings- och investeringsutgifter via exploateringsnämnden hemställs till kommunfullmäktige. Ett ärende innehållande ovanstående avses lyftas till exploateringsnämnden 2026-04-20.

Förvaltningens bedömning

Skeppsbron är utpekad i översiktsplanen som ett område för stadsomvandling där stora förändringar och investeringar krävs. Förslaget innebär en förtätning i ett område där det redan finns väl utbyggd infrastruktur.

För att uppfylla inriktningen i översiktsplanen om att möjliggöra en blandstad med tydlig närhet till älven och som stärker älvstråket, är förvaltningens bedömning att ett kajstråk med tillräcklig bredd, och som inkluderar ett påseglingsskydd, behöver genomföras.

I de tidiga utredningar som genomförts har ett flertal grundåtgärder för hanterande av kajkonstruktion, påseglingsskydd och kajstråk bedömts. Förslaget med slänt eller påseglingsbank bedöms ha låg måluppfyllelse enligt översiktsplanens inriktning. En kajkonstruktion i form av en spont- eller kassunkaj bedöms motsvara kraven för påseglingsskydd, medge ett tillräckligt brett sammanhängande kajstråk med önskad måluppfyllelse gällande kvalitet och vistelsevärden längs älven samt ge möjlighet till kajplatser.

- Nollalternativet: Befintlig kaj behöver renoveras och anpassas utifrån krav på högvattenskydd. Skyfall kommer att behöva hanteras på grund av låga marknivåer. Nuvarande markanvändning i form av parkering bibehålls. Ingen ny bebyggelse uppförs.
- Slänt/påseglingsbank i grus: Befintlig kaj renoveras och anpassas till krav på högvattenskydd. För att hantera påseglingsskydd kompletteras med en pålad slänt eller grusbank strax utanför kajen. Bebyggelse kan uppföras. Ytan mellan fasad och kajkant blir cirka sex meter vilket endast möjliggör en smal kommunikationsyta. Kajplatser för angöring av båttrafik omöjliggörs längs kajsträckningen.

- Spontkaj och/eller kassunkaj: Ny kajkonstruktion uppförs, utanför befintlig, vilken också fungerar som påseglingsskydd för ny bebyggelse. Bebyggelse kan uppföras. Tillräcklig kajbredd möjliggör ett kajstråk för gående och cyklande med goda vistelsevärden och planteringsytor, en angöringsgata samt möjlighet till kajplatser för angöring av båtar.

Val av utförande för ny kajkonstruktion inklusive påseglingsskydd kommer att utredas vidare under planarbetet och i samband med kommande miljödom. Fortsatta utredningsbehov gäller bland annat geoteknik, krav på sättningstålighet och drift- och underhåll.

Gällande detaljplan medger ett tillskott på cirka 380 - 400 lägenheter. En tidig bedömning är att stadsutvecklingsförslaget kan ge en mindre ökning av antalet bostäder jämfört med gällande detaljplan men får prövas inom detaljplanearbetet. En större ökning av exploateringsgraden, framför allt byggnadshöjden, bedöms svår att genomföra av kulturmiljöskäl och påverkan på riksintresset.

Det finns flera pågående eller planerade projekt inom staden som påverkar befintliga kajplatser. Framför allt nyttjas dessa kajplatser av tur- och charterverksamhet. Skeppsbron ses som en möjlig lokalisering för att kunna omhänderta del av kajplatsbehovet. Utbyggnad av kajplatser behöver hanteras i annan budget och ett investeringsbeslut behövs för att frågan ska kunna utredas inom detaljplanen.

Förvaltningens sammanvägda bedömning är att förslaget med redovisad inriktning är lämpligt att pröva i detaljplan. Att bibehålla nollalternativet, befintligt läge utan att tillföra bebyggelse, innebär kostnader för att säkerställa både befintlig kajkonstruktion och högvattenskydd. En ny kajkonstruktion i form av en spont- eller kassunkaj innebär att Skeppsbron kan byggas ut och möta vattnet och hela staden till en relativt låg merkostnad i förhållande till nollalternativet. En släntkaj eller en påseglingsbank i grus uppfyller inte översiktsplanens inriktning om ett älvstråk med vistelsevärden och ger inte heller möjlighet till kajplatser.

Nämnden föreslås godkänna det förenklade stadsutvecklingsförslaget med avsikt att inleda detaljpaneläggning.

Planarbetet bedöms bli stort och ta cirka 3 år.

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör

Henrik Levin

Avdelningschef Detaljplan