

# 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

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>4</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>5</b>
1.1 Syfte .....	5
1.2 Avgränsning .....	5
<b>2 Nulägesbeskrivning</b> .....	<b>6</b>
2.1 Omvärlden.....	6
2.2 Göteborgsregionen.....	6
2.3 Göteborgs Stad .....	8
2.4 Älvstaden.....	10
<b>3 Ekonomi</b> .....	<b>12</b>
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 kommunalteknisk infrastruktur ..	19
3.5 Investeringsvolym för övergripande kommunal service.....	21
3.6 Driftkostnadseffekter.....	23
3.7 Övergripande osäkerheter och risker.....	25
<b>4 Övergripande genomförandefrågor</b> .....	<b>26</b>
4.1 Utbyggnad.....	26
4.2 Beroenden och samband med övrig stadsutveckling .....	30
4.3 Social infrastruktur .....	33
4.4 Stadsutveckling under mark.....	35
4.5 Klimatanpassning .....	36
4.6 Risk .....	37
4.7 Organisation .....	38
<b>5 Älvstadens sju geografiska områden</b> .....	<b>39</b>
5.1 Lindholmen.....	39
5.2 Frihamnen .....	44
5.3 Backaplan.....	48
5.4 Ringön.....	50
5.5 Centralenområdet.....	53
5.6 Gullbergsvass.....	56
5.7 Södra Älvstranden .....	58
5.8 Behov av beslut .....	63

# 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 planeringsskede 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 osäkerheter och risker identifierade av projekten.

Kapitlet *Övergripande genomförandefrågor* beskriver samlat 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 samt 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 förslag på behov av politiska beslut 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 och 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 månader 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

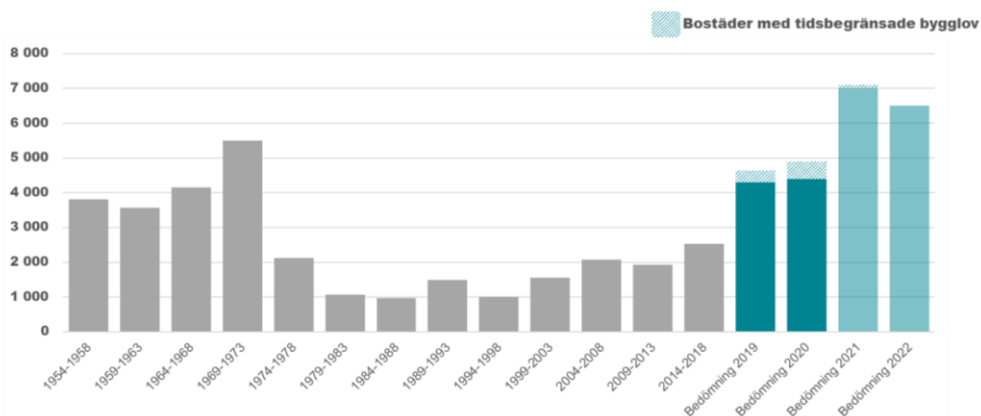
Avsnittet beskriver att staden växer och hur det övergripande bostads- och kontorsbyggande ser ut. Beslut kring framväxandet av Göteborg och var staden väljer att växa ligger inom staden att besluta vilket påverkar genomförandet av Älvstaden.

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

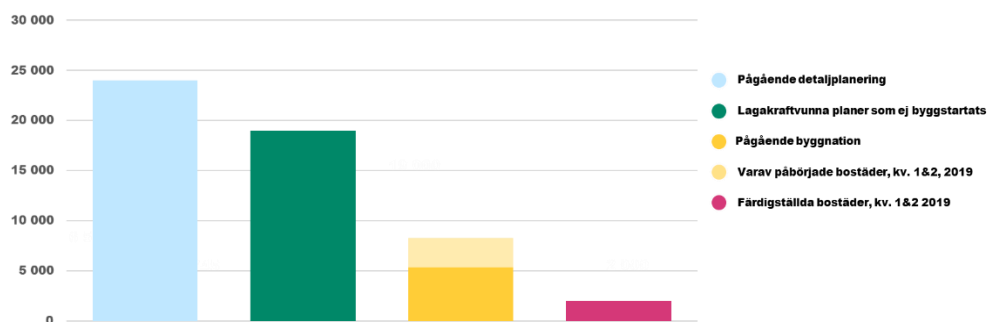
Antalet färdigställda bostäder i Göteborg under 2019 bedöms uppgå till cirka 4 300 och under 2020 till cirka 4 400, exklusive bostäder med tidsbegränsade bygglov. Det finns planmässiga förutsättningar för byggandet av cirka 20 000 bostäder under perioden 2019 till 2022. Även i ett längre tidsperspektiv 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.



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.

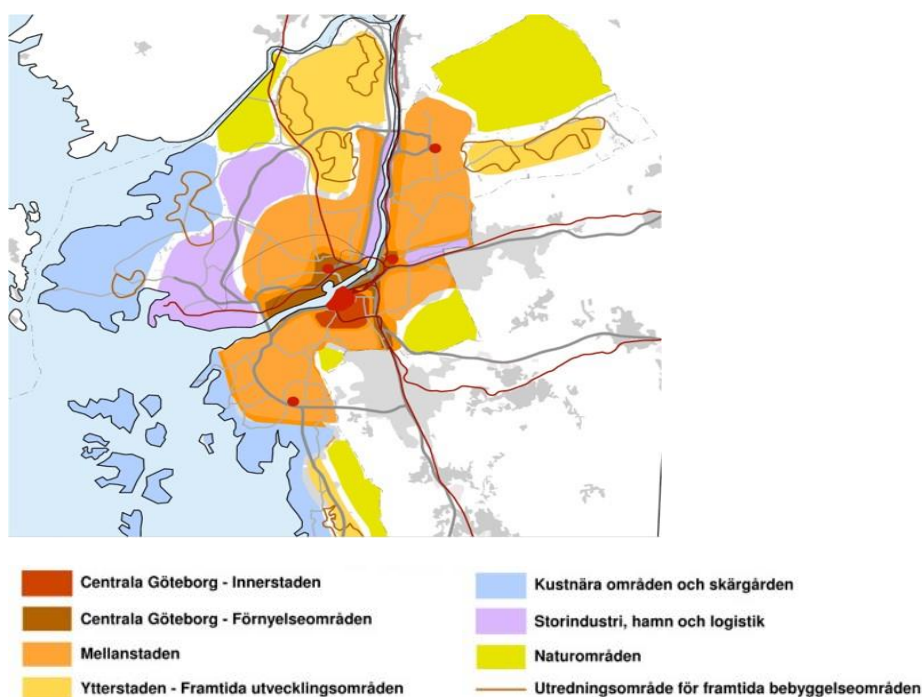
### 2.3.2 Svag ökning i vakansgraden på kontor

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 noterade 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 m<sup>2</sup> kontorsyta färdigställts. En större del av den tillförda kontorsytan är dock redan uthyrd. Cirka 200 000 m<sup>2</sup> 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, innebära 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 m<sup>2</sup> LOA (lokalarea) per anställd krävs cirka 1,5 miljoner m<sup>2</sup> 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 stadenövergripande arbete med en fördjupad översiktsplan (FÖP) för centrala staden som kommer att påverka Älvstaden, eftersom den omfattar ett geografiskt område där Älvstaden utgör en 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. Den tabellen har här delats in i två tabeller. Den första visar de beslut som tagits och den andra tabellen visar de beslut som skjuts fram till 2020 eller längre, kommunfullmäktige (KF), byggnadsnämnden (BN).

<b>Beslut</b>	<b>År</b>
<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>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

<b>Beslut som flyttas framåt från 2019</b>	<b>År</b>
<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 för Västlänkens station Centralen, KF	2020
<i>Frihamnen:</i> Inriktningsbeslut för hela Frihamnen, KF	2020
<i>Frihamnen:</i> Beslut om eventuellt nytt program och fortsatt arbete detaljplan 1, BN	2020
<i>Södra Älvstranden (Skeppsbron):</i> Genomförandebeslut, KF	2020
<i>Södra Älvstranden (Masthuggskajen):</i> Förnyat investeringsbeslut allmän plats för blandad stadsbebyggelse Järnvågsgatan m.fl., KF	2020

Av de beslut som skulle tagits under 2019 har sju 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, men även 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 och 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 parktytor 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 får 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 och dels för att en del av exploateringen bygger på att staden tar i anspråk delar av det som idag utgör vattenområde.

Med erfarenhet från bland annat Skeppsbron, Frihamnen och Backaplan kan konstateras att det finns ett antal kostnadsdrivande förutsättningar behäftade med ekonomiska osäkerheter inom samtliga delområden, vilket främst omfattar kostnader i anslutning till markens förutsättningar såsom komplexa markmiljö- och/eller geotekniska förhållanden eller kostnader relaterade till klimatanpassningsåtgärder. Trots relativt höga bygggrättsvärden 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 investeringsvolym 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.

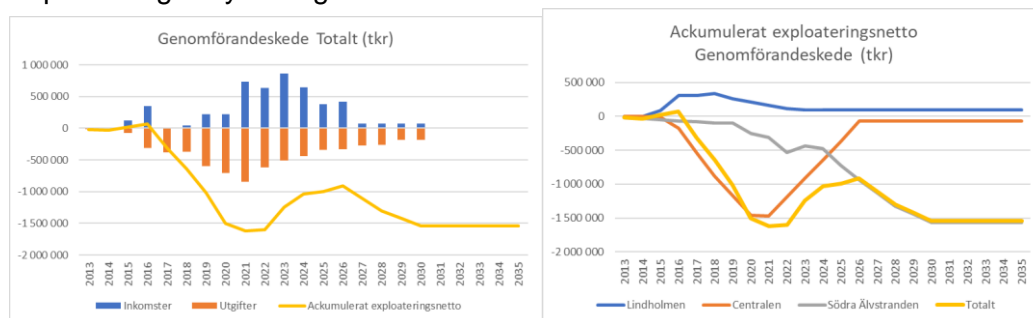
Den aggregerade exploateringsvolymen i tabellerna nedan ger en indikation på det totala exploateringsåtagandet inom Älvstaden fördelat på skedena: tidig planering, detaljplan/planprogram samt genomförande. Den ekonomiska lägesbeskrivningen för respektive delområde redovisas under respektive delområde 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 grovt 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, Centralenområdet 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 Exploateringsvolymen i genomförandeskede



Figur 5 Diagram exploateringsvolymen i genomförandeskede

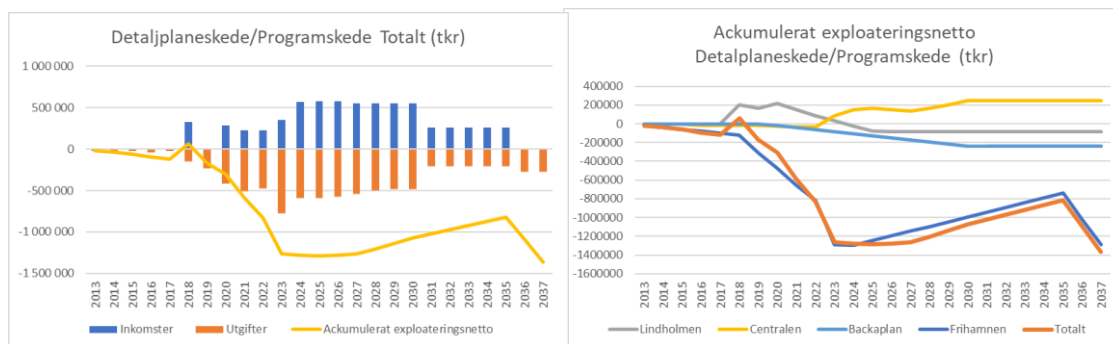
I pågående och till del avslutade projekt i genomförandeskede uppgår exploateringsvolymerna till i storleksordningen cirka 6,5 mdkr med beräknade inkomster på cirka 5 mdkr.

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 Exploateringsvolymerna i detaljplaneskede/planprogramskede



Figur 6 Diagram exploateringsvolymerna i detaljplaneskede/planprogramskede

De ekonomiska bedömningarna i planeringsskede/planprogramskede baseras på det nuvarande planeringsläget eller beslutad planeringsinriktning för de etapper och delprojekten. De totala utgifterna bedöms uppgå till i storleksordningen 8 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 eftersträva nyttor ska kunna uppnås. Det finns även en osäkerhet avseende pågående utveckling av Lindholmen där planprogramarbete pågår 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

Tidiga skeden (tkr)	Inkomster	Utgifter	Netto
Lindholmen	370 000	-250 000	120 000
Centralenområdet	1 860 000	-1 880 000	-20 000
Frihamnen	3 520 000	-5 770 000	-2 250 000
<b>Totalt</b>	<b>5 750 000</b>	<b>-7 900 000</b>	<b>-2 150 000</b>

Figur 7 Tabell över exploateringsvolymerna i 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.

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.

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

### 3.3.3.4 Samlade exploateringsvolymerna

När samtliga skeden sammanställs kan konstateras att stadens nuvarande planering inte uppnår de eftersträvarde 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 (skattefinansiering) för att uppnå planerade och eftersträvarde nyttor och kvalitéer. Båda dessa delområden innehåller dessutom stora andelar av anläggningar som är till nytta för ett större områdes behov, genom att stärka Göteborgs kärna och utvidgning av centrum.

Totala exploateringsvolymerna (mnkr)	Inkomster	Utgifter	Netto
Genomförandeskede	4 900	-6 500	-1 600
Detaljplaneskede/Programskede	6 000	-6 900	-900
Tidiga skeden	5 800	-7 900	-2 100
<b>Totalt</b>	<b>16 700</b>	<b>-21 300</b>	<b>-4 600</b>

Figur 8 Tabell över aggregerade exploateringsvolymerna

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

## 3.4 Investeringensvolym för övergripande kommunalteknisk infrastruktur

Utöver den samlade exploateringsverksamheten, beskriven ovan, genererar Älvstaden ökade krav på en fungerande kommunalteknisk basinfrastruktur såsom bland annat ledningsstråk, huvudvägnät eller huvudstråk för kollektivtrafik, tidigare kallade generalplaneinvesteringar. Dessa åtaganden utgör ett grundläggande åtagande för staden genom att skapa förutsättningar för en växande befolkning, ett hållbart resande och hög tillgänglighet i regionens kärna och hanteras i stadens budgetprocess för investeringar i respektive nämnd.

Kommunalteknisk basinfrastruktur benämner vi 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 investeringsvolym 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 volymer från de investerade nämndernas långsiktiga investeringsplaner och i dialog med nämnderna utifrån behov som är identifierade. Inom parentes redovisas i vilken prisnivå som volymerna presenteras baserat på eventuella avtal och överenskommelser. Beloppen är avrundade i delar grova bedömningar för att i första hand spegla storleksordningen på åtgärder och åtaganden.

Objekt (mnkr)	Tid	Stadens Investeringsvolym åtagande	
<b>Sverigeförhandlingsobjekt</b>			
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)
<b>Objekt Västsvenska paketet</b>			
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	2023–2027	1700 (2017)	0
<b>Cykelåtgärder</b>	2020–2030	145 (löpande)	125 (löpande)
<b>Övriga åtgärder trafik</b>			
Gång- och cykelbro i Centrala Göteborg (över älven)	2024–2029	500 (löpande)	500 (löpande)
Hjalmar Brantingstråket (spår- och väg)	2020–2035	1 500 (löpande)	1 500 (löpande)
<b>Parkanläggningar (deletapper upprustning av befintliga kajer)</b>	2020–2035	750 (2019)	750 (2019)
<b>Vatten- och Avloppsanläggningar</b>			
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)
<b>Klimatanpassning/Älvkantsskydd</b>			
Slussportar och pumpstation Kvillebäcken, Hamnkanalen, Rosenlundskanalen	2020–2035	220–280 (2019)	220–280 (2019)

Figur 9 Tabell över övergripande investeringsvolymerna för större infrastrukturprojekt

Även om infrastrukturprojekten inte ingår inom ramen för exploateringsekonomi 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 åtgärder ska hanteras inom ramen för och eventuellt till del finansieras av exploateringsekonomi. Detta gäller bland annat Bangårdsviadukten och Hjalmar Brantingstråket där det också fortsatt finns osäkerheter kring den statliga och regionala medfinansieringen av eventuella och planerade 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 övergripande 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
		<b>2 200</b>		<b>10 100</b>

Figur 10 Tabellen visar investeringsvolymerna 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 (Boende med särskilt stöd) 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 stadsområden men beskriver en volym 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 inhyrningsbara 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 omhändertaga 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 andra 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.

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 bedömts. 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 (mnkr)	2020-2025	2025-2030	2030-2035
<b>Kapitalkostnader</b>	<b>250</b>	<b>150</b>	<b>150</b>
Övergripande infrastruktur	200	100	100
Utbyggnad av allmän plats	50	50	50
<b>Driftkonsekvenser tillkommande anläggningar</b>	<b>200</b>	<b>150</b>	<b>100</b>
Övergripande infrastruktur	100	50	50
Utbyggnad av allmän plats	100	100	50

Figur 11 Tabellen visar en översiktlig bedömning av driftkostnadseffekter som följd av planerade och behovsbedömda investeringsvolymen.

Tabellen ovan redovisar de tillkommande driftkostnadseffekterna 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 eller till exempelvis planerings- och utredningskostnader som inte hanteras inom investeringsekonomin, utan avser endast de direkt hänförliga driftkonsekvenserna för ökade anläggningsvolymen.

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 grunduppdragen, 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 bör därför osäkerheter identifieras för att minimera de risker som plötsligt 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 organisation.

## 4.1 Utbyggnad

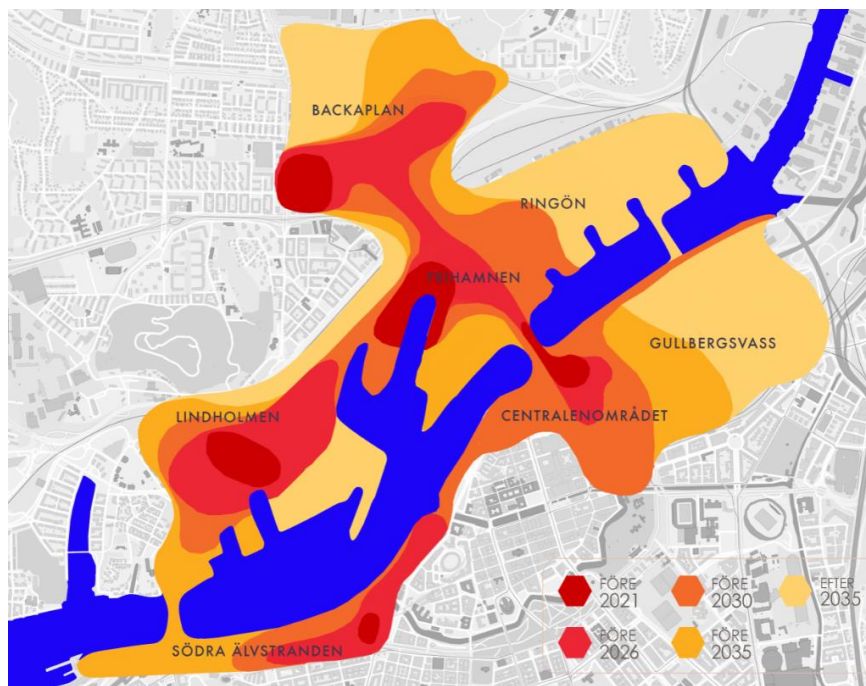
Inför framtagandet av årets version av Färdplan Älvstaden har kommunstyrelsen fått två uppdrag av kommunfullmäktige (KF 2019-04-24 § 22, 0878/18) och som redovisas för i detta kapitel då de hör samman och tydliggörs jämte varandra. Dessa beslut är i punkten 3; att kommunstyrelsen får i uppdrag att, tillsammans 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 markvärden redovisas dessa uppdrag tillsammans under rubriken utbyggnad.

Samverkansorganisationen har genomfört ett arbete med att sammanställa hur staden arbetar markutvecklingsfrågor vilket redovisas i stycket nedan. Den strategiska stadsutvecklingsprocessen behöver utvecklas för Älvstaden så att det blir en tydlig avvägning mellan olika faktorer som påverkar etappvis markutveckling. Inom Älvstaden är projekten och etapperna ömsesidigt beroende av varandra och övrig pågående stadsutveckling och möjligheterna till att påverka när de olika etapperna kan utvecklas 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 framtagen 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 visionen förutsätter.



Figur 12 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 staden även ta hänsyn till i vilken ordning det är fysiskt möjligt att styra utbyggnadsordningen då mycket redan är låst 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 och som kommer att påverka Älvstaden, 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 utnyttjas och trafikförsörjas, samt hur olika delområden hänger ihop. Den utgör ett kunskapsunderlag som belyser olika områdes exploateringspotential, och bör användas som ett av flera planeringsunderlag inför framtagande av kommande planprogram och detaljplaner inom exploateringsprojekt inom Älvstaden. Under 2019 har historisk stadsplaneanalys arbetats in i projekt Älvstaden så till vida att kunskap om planeringsunderlaget har tillförts respektive delområdesorganisation.

### 4.1.3 Stadens arbetssätt vid utveckling av markvärden

Staden är genom fastighetskontoret och Älvstranden Utvecklings 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 och fastighetskontoret arbetar för att utveckla markvärden i de olika delområdena.

Älvstranden Utveckling 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 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 krävs det att stadens eventuella övriga 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. Den 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. År 2005 kunde staden erhålla en reavinst på 2 mdkr från övervärden som byggt upp i bolagets fastigheter.

Fastighetskontoret utgår i arbetet med utbyggnad av Älvstaden från det arbetssätt som är under utveckling 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 stadens totalekonomi i fokus, kan staden förbättra förutsättningarna för en ekonomi i balans och genomförbarheten i projekt.

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

stadsutveckling och tillför nytta för staden. I detta arbete är det 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. Etappvis utbyggnad planeras, där avyttrar fastigheter och mindre tomter i rätt och planerad ordningsföljd vilket skapar ökat markvärde, likaså en utbyggnadsordning där staden i tidigt skede bygger ut kommunal service exempelvis skola, 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.

### 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 i bruk sedan 2013, 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 tvärsektoriella 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 m<sup>2</sup> 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 på nästa sida. 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 volymer 2019	HANDEL yta BTA	Jämförelse angivna volymer 2019	KONTOR yta BTA	Jämförelse angivna volymer 2019	HOTELL antal rum	Jämförelse angivna volymer 2019	ARBETS- PLATSER totalt antal	Jämförelse angivna volymer 2019
Frihamnen	800*	800	0	1 500	14 000	9 300	0	0	400	400
Backaplan	2 058	2 220	21 000	21 000	35 000	35 000	0	0	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	700	9 300	9 300
	<b>3 617</b>	<b>4 720</b>	<b>29 000</b>	<b>30 500</b>	<b>168 000</b>	<b>138 300</b>	<b>450</b>	<b>1100</b>	<b>12 700</b>	<b>11 400</b>

• Frihamnen 800 små temporära bostäder

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

Figur 13 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 volymer 2019	HANDEL yta BTA	Jämförelse angivna volymer 2019	KONTOR yta BTA	Jämförelse angivna volymer 2019	HOTELL antal rum	Jämförelse angivna volymer 2019	ARBETS- PLATSER totalt antal	Jämförelse angivna volymer 2019
Frihamnen	1 290	3 200	8 250	25 000	15 850	64 000	300	300	900	3 500
Backaplan	3 258	4 000	100 000	100 000	37 000	2 000	1 020	1 020	1 000	1 000
Södra Älvstranden	1 710***	1 600	35 000	35 000	120 000	120 000	540	540	4 000	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	25 000	25 000	240 000	240 000	700	700	13 000	13 000
<b>Summa</b>	<b>9 528</b>	<b>11 900</b>	<b>178 250</b>	<b>200 000</b>	<b>577 850</b>	<b>626 000</b>	<b>3 110</b>	<b>3 060</b>	<b>26 900</b>	<b>30 500</b>

\*\*\* Södra Älvstranden i summan ingår 450 lgh i Skeppsbron

Figur 14 Tabellvärdena är en prognos.

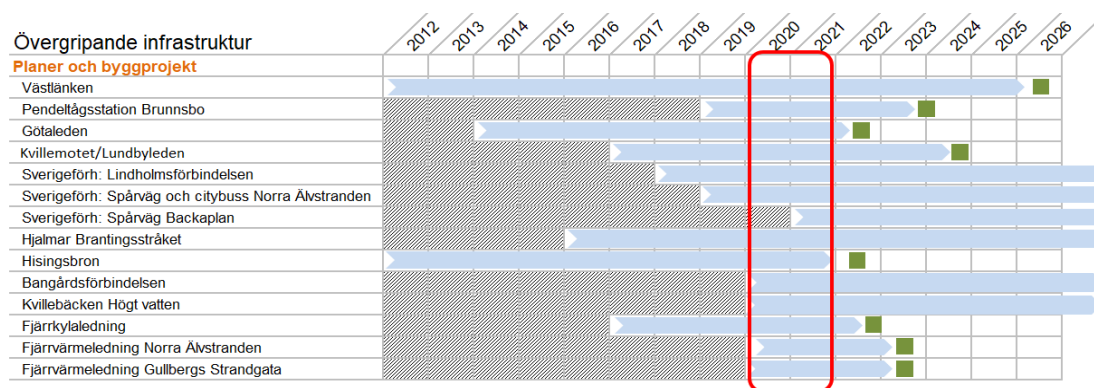
Vid en jämförelse mellan ovan redovisad och samma tabell från färdplan 2019 skiljer sig volymerna främst i Frihamnen och Backaplan. I Frihamnen pågår arbete med att säkerställa ekonomi och struktur, vilket gjort att detaljplaneringen har pausats. Detta har fått till följd att volymerna har senarelagts. 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

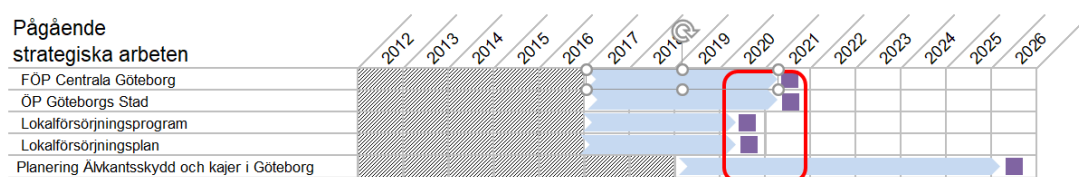
Älvstadens placering mitt i staden gör att området både påverkar och påverkas av såväl den befintliga staden som flera utbyggnadsprojekt när utbyggnad av bostäder, kontor och handel ska samordnas med utbyggnad av social infrastruktur, vägar och kollektivtrafik, infrastruktur för elnät, fjärrvärme och 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. Dessa 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.

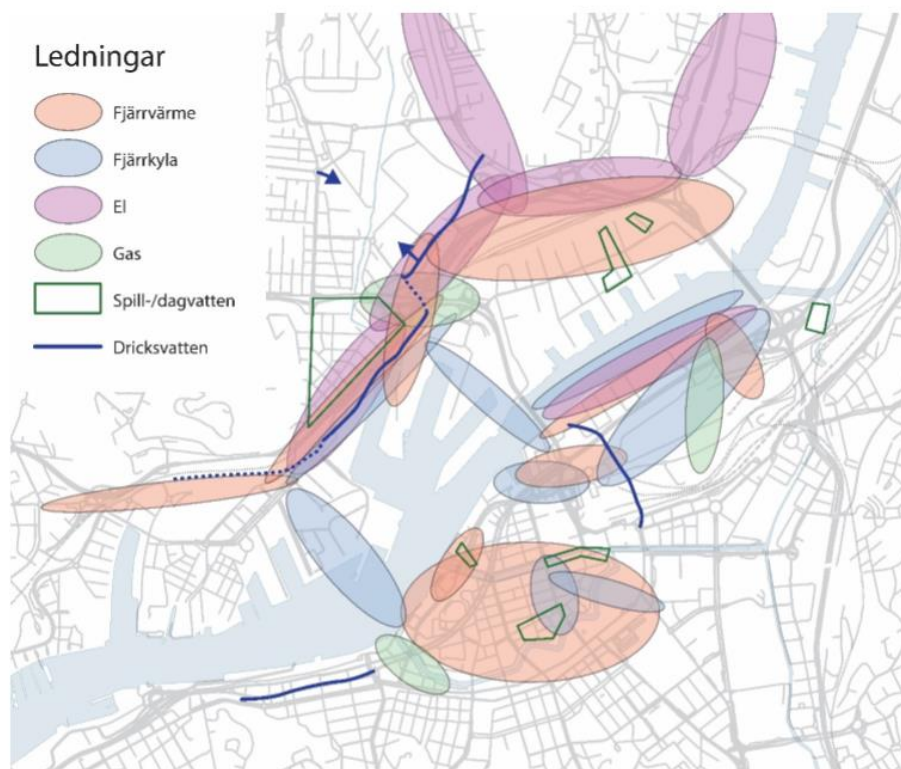


Figur 15 Tabell tidplan för projekt som är inbördes beroende



Figur 16 Tabell tidplan för pågående strategiska arbeten som skapar beroenden

Bilden (figur 17) 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 redogörs ej i kartan. Utöver de plankopplade projekten planerar/genomför Göteborg Energi 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 17 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 exploaterings 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.



- Arbetet med etapp- och utbyggnadsordning inom området måste fortsätta. Bygglogistik kommer att vara 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 Göteborgs Stad 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 huvudmannskap. Exempelvis utbildning, vård, omsorg, teater, museum, bibliotek och idrottsanläggning. Bedömningarna kring framtida behov av kommunal service samt hur lokalbehoven ska tillgodoses redovisas inom ramen för Göteborgs Stads lokalförsörjningsplan. Lokalförsörjningsplanen ska utgöra ett underlag både för andra nämnders arbete men också för andra styrande dokument, exempelvis färdplan 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 utifrån Älvstadens visioner.

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, samt
- 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. Inom Älvstaden har ett avsteg från den generella utgångspunkten om 0,5 barn/bostad beslutats, vilket innebär att planeringen också utgår från att det kommer bo färre barn och unga här. Planeringsmässigt reserveras därför också mindre yta till förskola och grundskola jämfört med motsvarande stadsplanering i andra delar av Göteborg.

Den framtida beställningen och byggnationen av nya förskolor och grundskolor baseras aldrig på ovanstående 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 i tidigare skeden.

I förslaget till Göteborgs Stads program för lokalförsörjning 2020–2026 föreslås att nyckeltal ska utvecklas för fler av stadens verksamheter. Med fler tydliga och kända nyckeltal ges möjligheter att få en mer komplett bild av de behov som staden har för att klara planerad expansion och säkra tillgången på mark. Programförslaget kommer upp för politisk behandling under första kvartalet 2020.

#### 4.3.2 Säkerställa behovet av förskola och grundskola i Älvstaden

Under förutsättning att Älvstadens delområden levererar ytmässiga möjligheter i enlighet med angivna nyckeltal ovan skapas också planeringsmässiga förutsättningar att kunna nå en lokalförsörjning i balans avseende förskola och grundskola. Planeringsmässiga underskott inom delområden måste alltid värderas och riskbedömas, men som beskrivits tidigare finns ingen koppling med att det också måste 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. I korthet handlar det om att programmet påverkar vilken input som går in i planen exempelvis när det gäller nyckeltal.

## 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, utbyggnadsordning av kvartersmark gentemot allmän platsmark behöver få större fokus. Ofta behöver det läggas ledningar och rör innan exploatering och byggande ovan mark påbörjas. Här är det extra viktigt att tidigt kartlägga exploatörernas behov av anspråkstagande av allmän platsmark för grundläggning inom kvartersmark innan allmän platsmark inklusive ledningar byggs ut. Detta problem är extra påtagligt idag när byggrätter tillåts ända ut till fastighetsgränser mot allmän platsmark.

Större ledningsstråk måste vara en styrande parameter när nya områden planläggs. Konsekvenserna om planeringen kommer in sent är temporära och kortsiktiga lösningar, som innebär högre driftskostnader, främst för Va-anläggningar. Investeringen under mark ska kunna ligga i 100 år. Älvstaden ska enligt visionen utvecklas till en tät och grön stad. För att träd ska inrymmas i den täta stadsmiljön behövs tillräckligt med utrymme både ovan och under mark. Tidig samordning med ledningsägare krävs för att skapa förutsättningar för träd att 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.

#### 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 älvkantsskyddet. I nuläget arbetar gruppen med att ta fram finansieringsmodeller, utbyggnadsplan, budgetförutsättningar samt stadens syn på fastighetsägarrollen. Arbetsinriktningarna återspeglar de primära utmaningarna med genomförandet av älvkantsskyddet. Trafiknämnden ska enligt reglementet bidra i planeringen för stadens långsiktiga och ändamålsenliga älvkantsskydd och nämnden bär stadens ansvar för genomförande och förvaltning av älvkantsskydd.

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. Översvämningsrisker kräver samordning mellan älvkantskydd och skyfallshantering. Vattnet från skyfall behöver nå älven när älvkantskyddet är på plats genom att pumpa vattnet.

### **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.

### **Utmaningar**

- Stadens rådighet över den mark som behövs för hantering av översvämningsrisker behöver klargöras.
- Stadens möjlighet att få tillstånd för att utföra de åtgärder som behövs för att minimera översvämningsrisker 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.

### **Sedan den förra färdplanen**

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 pågår inom staden och som påverkar utvecklingen för aktuellt delområde.



Figur 18 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 m<sup>2</sup> 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 ca 2 700 bostäder och ca 12 000 arbetsplatser stå klara inom Karlavagnsplatsen, Lindholmshamnen, Pumpgatan samt ett antal mindre kontorsetableringar. År 2020 kommer ett gymnasium för ca 1000 elever att stå klart. Därutöver planeras för exempelvis parker, förskolor, äldrevård, grundskola samt idrottshall för ca 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. Detta ger goda 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 <sup>2</sup>
Utvecklingsbar area	480 000 m <sup>2</sup> 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 allt 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, trivsamt och trygghet.

### 5.1.2 Beroenden Lindholmen

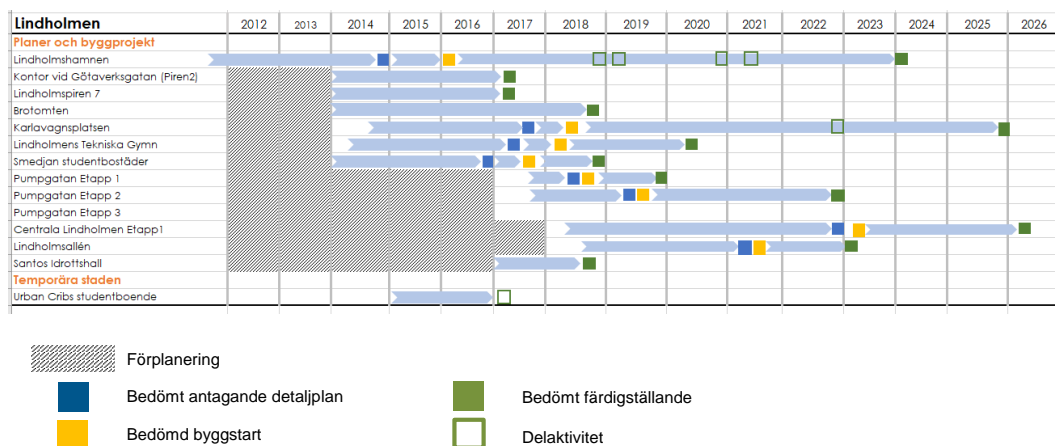
- Inom Lindholmen pågår flera stora förstudie-, planerings-, och bygg- och infrastrukturprojekt samtidigt. Exempel på det är Karlavagnsplatsen, Lindholmshamnen, Pumpgatan, Lindholmsallén med ny spårväg och centrala Lindholmen. Det är komplext och komplicerat – något som därför kräver omfattande samverkan 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 exploaterings innehåll och utformning längs hela hamnbanans sträcka Frihamnen–Lindholmen och bedöms som en strategisk fråga.

### 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.

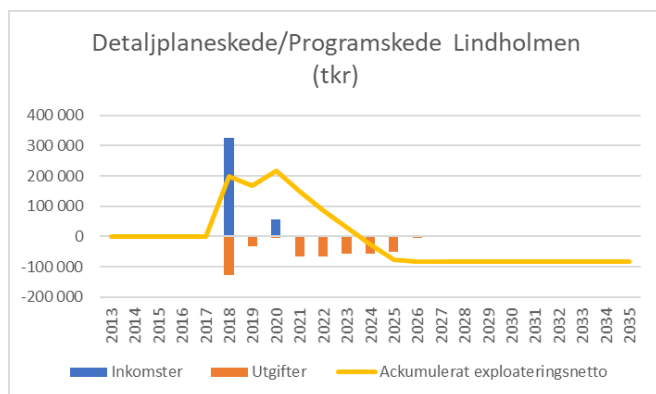
## 5.1.4 Tidplan Lindholmen



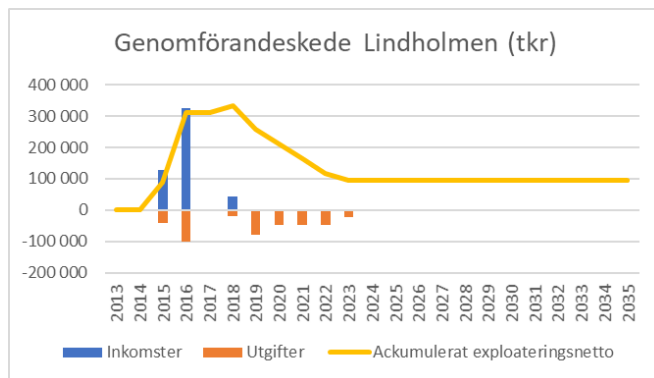
Figur 19 Tidplan Lindholmen visar förändringar jämfört med färdplan version 2019. Det är att Lindholmshammens sista delprojekt har flyttats fram i tid på grund av ändrade förutsättningar och inflyttningen i Karlatornet är ca ett år försenat efter att byggnationen gjort en paus under 2019. Pumpgatan etapp 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 detaljplaneskede. Parallellt pågår ett planprogram för utveckling av området fram till 2040. Nedan redovisas en aggregerad ekonomisk bedömning för delområdet omfattande projekt fördelade i skedena: tidig planering, detaljplan/planprogram och genomförande.



Figur 20 Grafen avser etapperna; Pumpgatan 1, 2 och 3.



Figur 21 Grafen avser etapperna; Karlastaden, LHH-Götaverksgatan, LTG-tomten.

### Tidiga skeden (tkr)

Lindholmen	Inkomster	370 000
	Utgifter	-250 000
	<b>Netto</b>	<b>120 000</b>

Figur 22 Tabellen avser etapp Centrala Lindholmen.

Baserat på nuvarande ekonomiska bedömningar omsluter pågående och identifierade framtida utveckling exploateringsutgifter om ca 1,1 mdkr med bedömda eller redan realiserade inkomster om ca 1,2 mdkr.

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. Exploateringsåtaganden till följd av pågående planprogramarbete som ännu inte har nått samrådsskedet redovisas ej i de ekonomiska bedömningarna ovan. Det finns därmed osäkerheter kopplade till vilka åtgärder och åtaganden som behöver omhändertas i den fortsatta stadsutvecklingen och hur dessa påverkar den samlade exploateringsekonomin 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 är 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. Ur ett näringslivsperspektiv är det av stor vikt att behålla en flexibilitet på Lindholmen för framtida behov.

Norra Lindholmen planeras inte planläggas i närtid och inte heller Södra Lindholmen där en fördjupad förstudie nyligen påbörjats. Östra Lindholmen, före detta varvsområdet, bedöms i nuläget bevaras i befintligt skick de närmsta decennierna med fokus på industri och varv.

## 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 sammanfattas i ”Planeringsförutsättningar Frihamnen 2019”.

Planeringsförutsättningarna rekommenderar en uppdatering av tidigare planprogram för fortsatt arbete med övergripande ekonomi och genomförandefrågor, risk, buller, älvkantskydd mm, samt att utvecklingen av Frihamnen startar med de inre delarna och avvaktar med de yttre delarna som omfattar de mer svårhanterade pirarna och vattenrummen.

Arbetet med den första detaljplanen i den inre delen av Frihamnen startade 2015 men är pausat sedan februari 2018 och planeras återupptas under första halvåret 2020. Arbetet med den andra detaljplanen, längs Hjalmar Brantingsstråket, startade upp under 2018 och pågår. Arbetet med detaljplaner och genomförandestudie (GFS) för spår 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 tills vidare 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.

### 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

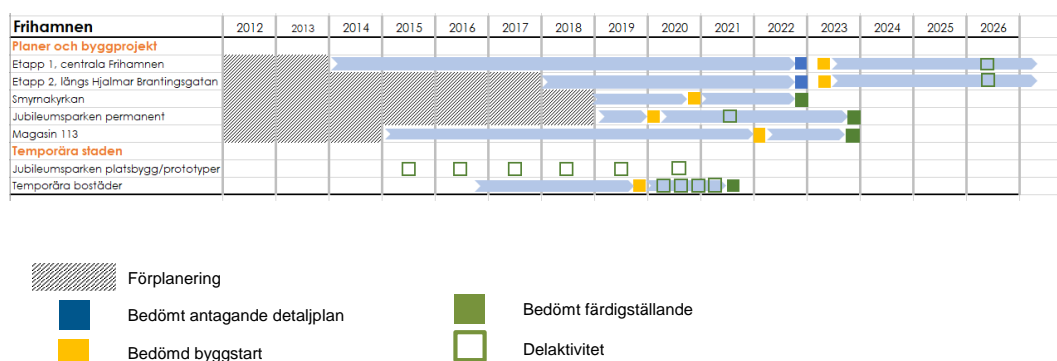
- Den föreslagna strukturplanen förutsätter en ombyggnation av Hjalmar Brantingsgatan till den stadsboulevard som är en uttalad målsättning i vision Älvstaden.
- Den planerade sociodukten (gång- och cykelbro till Kvillestaden) är avgörande för att i tidigt skede knyta samman de centrala delarna av Hisingen. 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 Brantingsstråket för att komma fram till en fungerande spårdragning och höjdsättning. Fortsatt samarbete krävs, då inte alla detaljer är fastslagna. Inom ramen för pågående detaljplanearbeten 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 exploateringens innehåll och utformning längs hela hamnbanans sträcka Frihamnen-Lindholmen och lyfts som en strategisk fråga.
- 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.

### 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. 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.

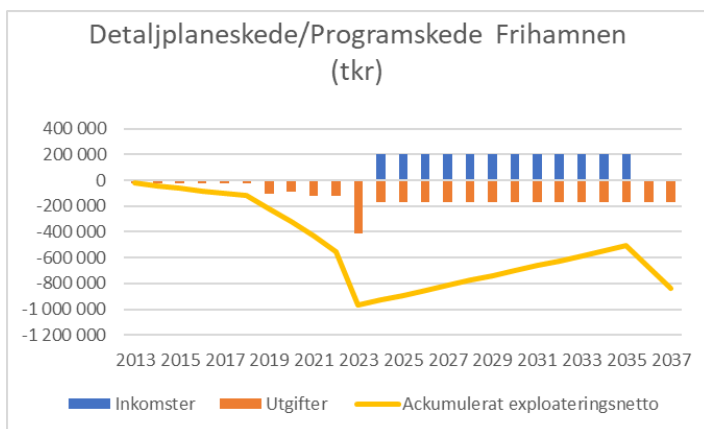
### 5.2.4 Tidplan Frihamnen



Figur 23 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. Smyrnkyrkan 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 mdkr och bedömda inkomster till ca 6 mdkr, vilket medför en betydande underfinansiering i förhållande till föreslagen ekonomisk inriktning.



Figur 24 Grafen avser etapperna; Inre delarna Frihamnen (etapp 1 & 2)

### Tidiga skeden (tkr)

Frihamnen	Inkomster	3 520 000
	Utgifter	-5 770 000
	<b>Netto</b>	<b>-2 250 000</b>

Figur 25 Tabellen avser etapperna; Yttre delarna Frihamnen inklusive Ringön

De ekonomiska bedömningarna är beräknade på det strukturförslag som är resultatet av arbetet med Helhetsgrepp Frihamnen, den process som pågått sedan 2018 har fördjupat de ekonomiska underlagen från tidigare bedömningar utifrån möjlig exploateringsgrad, innehållsmix och tekniska lösningar som denna version. 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 de stora osäkerheterna kopplas framför allt till åtgärder för att omhänderta områdets markförutsättningar för att skapa byggbar mark både för kvartersmark och allmän platsmarken. Omfattande åtgärder krävs för så väl sanering, utfyllnadsåtgärder och stabiliseringsåtgärder men även upprustning och nybyggnation av kajkonstruktioner och pirar. Exploateringen omfattar även en stor andel av åtgärderna som i dagsläget bedöms utgöra nytta för ett större områdes behov och en del av skattekollektivets finansieringsansvar så som del av Jubileumspark och övriga tunga 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 och i Hjalmar Brantingstråket.

Planerad utbyggnad är "framtung" med stora investeringsåtaganden för staden i ett tidigt skede vilket medför ett ekonomiskt risktagande för staden. Stadens stora markinnehav medför dock 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 för den fortsatta planeringsinriktningen i syfte att stärka styrningen i 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 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 värmepappar.

#### **Två utmaningar 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 m<sup>2</sup> 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 pågår.

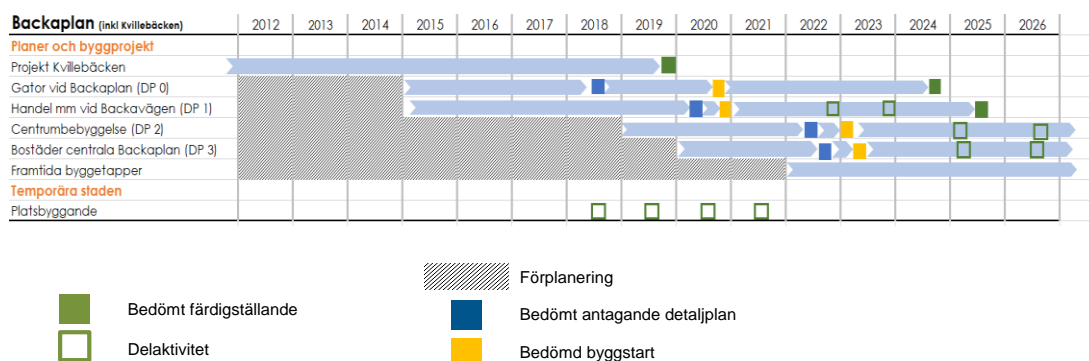


- Trafiklösningen för kollektivtrafik Backavägen–Brunnsbo inklusive utbyggnad av spårväg och bussgata enligt den planering som ligger till grund för besluten inom Sverigeförhandlingen.
- Frihamnen är ömsesidigt beroende av kopplingen till Backaplan under befintlig infrastruktur i Lundbyleden och Hamnbanan.
- 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.

### 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.

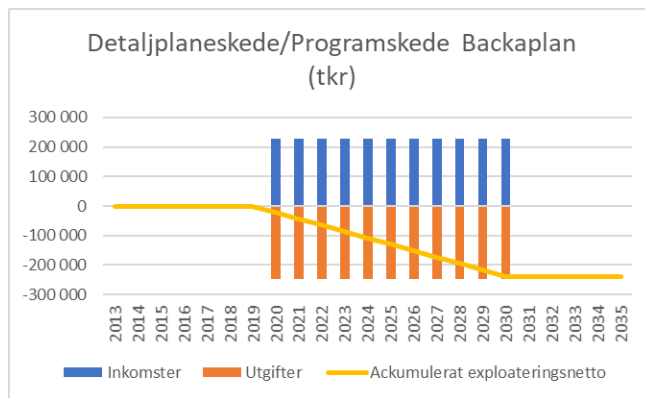
### 5.3.4 Tidplan Backaplan



Figur 26 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 exploateringsekonomi 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 tidigare lagts på önskemål av fastighetsägarna och som del av överenskommelsen om Dp1 enligt ovan.

### 5.3.5 Exploateringsvolym 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 27 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 markmiljöföroreningar.

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. Den generella ekonomiska profilen som speglas i grafen ovan har jämnats ut under den förväntade utbyggnadstiden medan den planerade etapputbyggnaden snarare innebär 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 förändringar i utbyggnaden av allmän plats.

## 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 stycken) 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 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 och lång sikt påverkar följande:

- Pågående arbete för en gemensam lösning för högt vatten och skyfall Frihamnen-Lindholmen-Backaplan – förändrad höjdsättning i relation till Ringöns befintliga marknivå.

- Arbete med huvudprogram för Frihamnen och detaljplaneläggning för del av Ringön som ingår i delområde Frihamnen kommer att ha påverkan på utvecklingstryck och innehåll i markanvändning på Ringön.
- Arbete med översiktsplanering, där Ringöns framtida, önskvärda innehåll bör diskuteras i relation till övriga delar i Älvstaden.

### 5.4.3 Näringslivsutvecklingen för Ringön

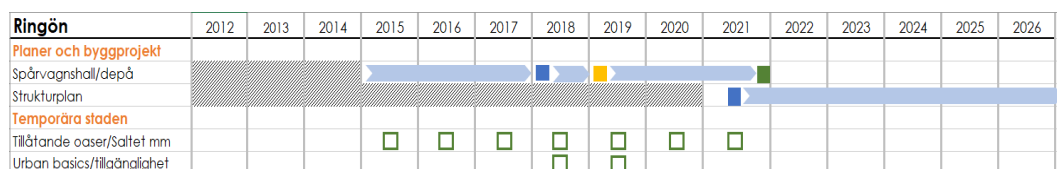
Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program betonar vikten av ett differentierat näringsliv i en tid med cirkulär ekonomi, delningsekonomi, social ekonomi och ökad digitalisering. Göteborg har en utmaning i att behålla och attrahera små, kreativa entreprenörer i Göteborg. Att det finns centrala, attraktiva 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 28 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 strukturplan, 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 platsbyggande 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 av Hisingsbrons södra kollektivtrafikramp iordningsställs även en ny lastgata till Nordstan. Dessutom pågår utbyggnaden av ett större kvarter, 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 <sup>2</sup>
Utvecklingsbar area	365 000 m <sup>2</sup>
Tillkommande exploatering	800 000 m <sup>2</sup> BTA
Boende idag	Få
Tillkommande bostäder	2 300
Arbetsplatser idag	10 000
Tillkommande arbetsplatser	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 av 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 delar i Älvstaden som exempelvis Gullbergsvass kan behöva ta

ett större ansvar för social infrastruktur, vilket måste studeras och bedömas mot helheten.

## 5.5.2 Hållbarhet och kvalitet Centralenområdet

I Centralenområdet så arbetar vi med sex stadskvaliteter 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.

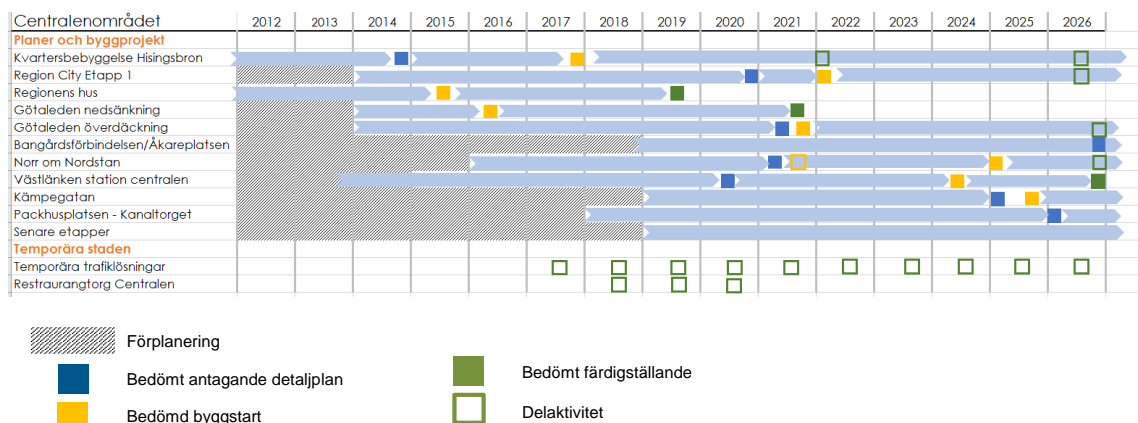
### Två utmaningar hållbarhet och kvalitet Centralenområdet

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 regionens nav och kärna.

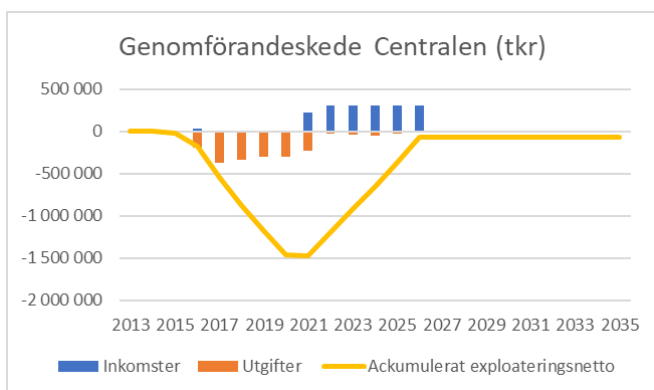
## 5.5.4 Tidplan Centralenområdet



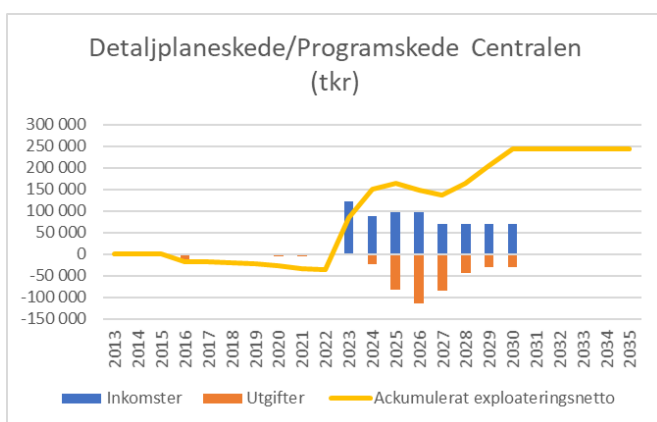
Figur 29 Tidplanen för Centralen visar förändringar i tidplanen sedan Färdplan Version 2019. Detaljplanen för Västlänken Centralen har förskjutits till 2020, vilket i första hand beror på att avtalet mellan trafikverket och staden inte kunnat tecknats då vissa lastfrågor kopplade till byggrätten för 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 30 Grafen avser etapperna; Bebyggelse på Götaleden, Hisingsbron (kvartersbebyggelse), Regionens hus.



Figur 31 Grafen avser etapperna; Norr om centralstationen, Västlänken station centralen, Norr om Nordstan.

#### Tidiga skeden (tkr)

Centralen	Inkomster	1 860 000
	Utgifter	-1 880 000
	<b>Netto</b>	<b>-20 000</b>

Figur 32 Tabellen avser etapperna; Åkareplatsen, Region City etapp 2, Västra överdäckningen, Nils Ericssonterminalen, Packhusplatsen och Kanalortet, 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 som annars kan 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 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, vilket 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. Nu startar ett arbete att ta fram förstudien till planeringsförutsättningar för Gullbergsvass.

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 2025, 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 <sup>2</sup>
Utvecklingsbar area	0,6 km <sup>2</sup>
Boende idag	10
Tillkommande bostäder	10 000
Arbetsplatser idag	5 500
Tillkommande arbetsplatser	20 000
Tillkommande exploatering	1 500 000 m <sup>2</sup> BTA är möjlig, varav hälften efter 2035.



## 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 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.

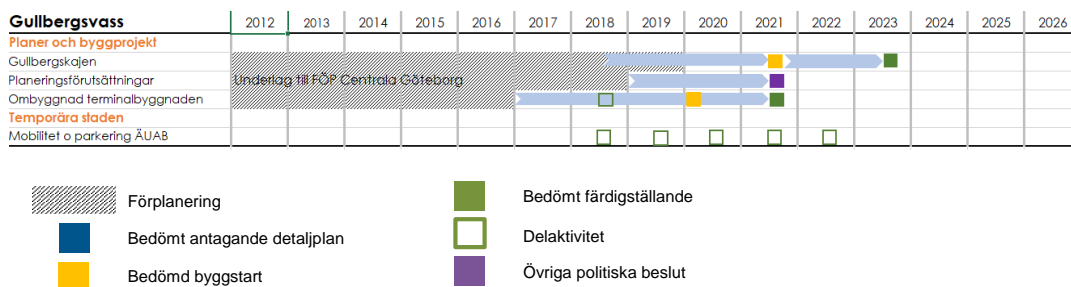
## 5.6.2 Beroenden Gullbergsvass

- 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 Centralen-området. 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 33 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 norr – 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 en förstudie tas fram i syfte att beskriva ett eller flera alternativ till områdets markanvändning.

## 5.7 Södra Älvstranden

Södra Älvstranden består av programmen Masthuggskajen, Skeppsbron samt i senare planering och utbyggnad av Älvstaden även Masthuggskajen etapp 2 (Danmarks terminalen). 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 <sup>2</sup>
Tillkommande exploatering	725 000 m <sup>2</sup> BTA
Skeppsbron	75 000 m <sup>2</sup> BTA
Masthuggskajen etapp 1	320 000 m <sup>2</sup> BTA
Masthuggskajen etapp 2	330 000 m <sup>2</sup> BTA
Boende idag	Få
Tillkommande bostäder	Ingen uppgift
Skeppsbron	450
Masthuggskajen etapp 1	1 300
Arbetsplatser idag	Ingen uppgift
Tillkommande arbetsplatser	5000

#### 5.7.1 Masthuggskajen/Järnvågen

Masthuggskajens/Järnvågens planområde löper från Rosenlundskanalen till Stigbergsliden och från Första Långgatan till och med Oscarsleden. 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 450 bostäder och 600 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

Masthugget 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 delandekonomiska 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 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, Järnvågsgatan 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 inkluderad mötesplats vid vattnet med ett unikt och attraktivt innehåll. Huvudstrategin är att skapa ett levande gatuplan där innehållet i bottenvåningarna samspekar med ett flexibelt användande av såväl allmän plats som vattenytor genom bryggor, pirar, båtar och pråmar 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 hållbarhet och kvalitet Skeppsbron**

4. 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.
5. 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.
6. 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 att förändra 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

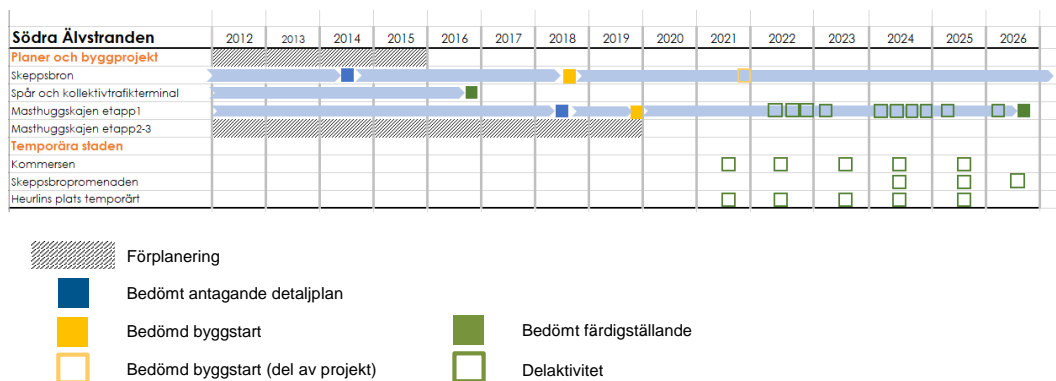
- Masthuggskajen/Järnvågen är beroende av Skeppsbrons utbyggnad – inte minst med tanke på påkörningsskydd för trafiken över älven samt placering och utformning av broar och stråk (kajstråk, kollektivtrafikstråk och framtida gator i området). I utbyggnad av Skeppsbron och Järnvågen behöver samordning 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.

### 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.

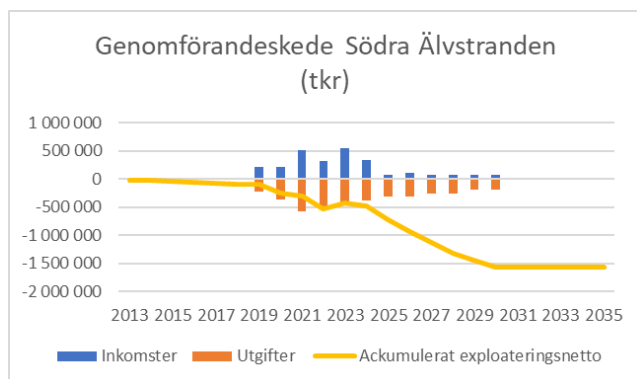
## 5.7.7 Tidplan Södra Älvstranden



Figur 34 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 Exploateringsvolym Södra Älvstranden

Nuvarande ekonomiska bedömningar av exploateringsekonomi 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 35 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 rör framför allt utbyggnaden av halvön och utbyggnaden av allmän plats då dessa delar inte var fullt utredd 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 delområdenas tidplaner som presenterats tidigare.

### Beslut som behöver flyttas framåt från år 2019 till 2020

<b>Beslut</b>	<b>År</b>
<i>Backaplan:</i> Antagande av detaljplan 1 B: handel m.m. vid Backavägen, KF.	2020
<i>Centrallenområdet:</i> Antagande av detaljplan Överdäckning Götaleden samt reviderat genomförandebeslut, KF	2020 alt 2021
<i>Centrallenområdet:</i> Antagande av detaljplan Västlänken station Centralen, KF	2020
<i>Frihamnen:</i> Inriktningsbeslut för hela Frihamnen, KF	2020
<i>Frihamnen:</i> Beslut om eventuellt nytt program och fortsatt arbete detaljplan 1, BN	2020
<i>Södra Älvstranden (Skeppsbron):</i> Genomförandebeslut, KF	2020
<i>Södra Älvstranden (Masthuggskajen):</i> Förnyat investeringsbeslut allmän plats för blandad stadsbebyggelse Järnvägsgatan m.fl., KF	2020

### Behov av beslut per delområde för 2020–2021

<b>Händelse</b>	<b>År</b>
Antagande av Fördjupad översiktsplan (FÖP) Centrala Göteborg	2021
<i>Backaplan:</i> Antagande av detaljplan 2 Centrumbebyggelse	2021
<i>Backaplan:</i> Planstart detaljplan 3	2019–2020
<i>Centrallenområdet:</i> Antagande av detaljplan norr om Centralstationen	2020
<i>Centrallenområdet:</i> Antagande av detaljplan norr om Nordstaden	2021
<i>Frihamnen:</i> Antagande av detaljplan 1	2020–2021
<i>Frihamnen:</i> Antagande av detaljplan 2	2021
<i>Frihamnen:</i> Startbesked detaljplan 3	2022
<i>Lindholmen:</i> Planbesked och planstart Centrala Lindholmen, etapp 2	2021
<i>Lindholmen:</i> Antagande av detaljplan spårväg	2020