



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-06-20

Ärendenummer EXF 2024-01124

EXN 2024-08-26

Handläggare

Malin Andersson

Telefon: 031-368 09 76

E-post: malin.andersson@exploatering.goteborg.se

Yttrande till stadsbyggnadsnämnden över förslag till detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen i Göteborg

Förslag till beslut

I exploateringsnämnden

1. Exploateringsnämnden tillstyrker förslaget till detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen med beaktande av de synpunkter som redovisas under förvaltningens bedömning.
2. Exploateringsnämnden översänder tjänsteutlåtandet till stadsbyggnadsnämnden som exploateringsnämndens eget yttrande
3. Exploateringsnämndens justerar ärendet omedelbart.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har översänt förslag till detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen med begäran om exploateringsnämndens yttrande senast den 13 augusti.

Exploateringsförvaltningen har begärt och fått förlängd remisstid till nämndens sammanträde den 26 augusti.

Syftet med planförslaget är att möjliggöra för en öppningsbar gång- och cykelbro, som knyter samman staden över älven, skapar ett sammanhängande och robust gång- och cykelnät som främjar en god stadsutveckling och bidrar till ett hållbart resande. Planen ska säkerställa ett utförande av bron som inte påverkar stadsbilden, och kulturmiljön, på ett negativt sätt. Förslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Inom planområdet ägs marken av Göteborg stad och Fastighets AB Fribordet (dotterbolag till Älvstranden Utveckling AB). Göteborg stad är huvudman och ansvarar för utbyggnad, framtida drift och underhåll.

Exploateringsförvaltningen har medverkat i planarbetet och ställer sig positiva till fortsatt planering. Gång och cykelbron möjliggör ett mer hållbart resande och blir en sammanlänkande funktion i staden, vilket är i linje med ekologiska och sociala hållbarhetsmål. På norra älvstranden avses planområdet minskas ner till att enbart innefatta gång och cykelbanan. Frågor kring gestaltning, utformning och eventuella tillkommande kostnader för delar av planområdet på platserna där bron möter befintlig stad är under arbete och är ännu inte färdigt. Då detta arbete är färdigt så anser exploateringsförvaltningen att markåtkomsten ska säkras genom planläggning. Befintliga avtal för exempelvis parkering och charterverksamhet som berörs av detaljplanen behöver hanteras före antagande av detaljplanen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kommunens investeringsekonomi

Kommunfullmäktige beslutade 2021-09-16 om att ge trafiknämnden i uppdrag att, tillsammans med övriga berörda nämnder och styrelser att planera för en gång- och cykelbro över Göta Älv. Den totala projektramen får enligt inriktningsbeslutet maximalt uppgå till 900 mnkr i 2020 års prisnivå. Eventuella åtgärder som inte ingår i inriktningsbeslutet kräver separat finansiering. Parallellt med detaljplanen pågår ett arbete med att vidare utreda övriga kostnader som ligger utanför projektet.

Exploateringsnämnden får utgifter för planering och genomförande av detaljplanen för gång- och cykelbron. Avsatta medel ska täcka kostnader för markåtkomst och rättigheter, tillstånd, marksanering, stabilitetsåtgärder, eventuella kompensationsåtgärder, evakueringar, rivningar, omläggning av ledningar med mera samt utbyggnad av allmän plats och bro inklusive tekniska funktioner.

Exploateringsnämnden har inga inkomster i projektet.

Om det krävs utbyggnad av VA-anläggningar, får Kretslopp och vattennämnden inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av VA.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Genomförandet av planen innebär att exploateringsnämnden får driftskostnader, huvudsakligen bestående av kostnader för planläggning (plantaxa samt utredningskostnader) samt för rivnings- och saneringskostnader under byggfasen. Dessa driftskostnader ska, tillsammans med investeringskostnaderna ovan, inrymmas i den beslutade projektramen om 900 miljoner kronor i 2020 års prisnivå.

Stadsmiljönämnden får kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar samt för skötsel och underhåll av gång och cykelbron samt allmän plats. Om det krävs utbyggnad av VA-anläggningar, får kretslopp och vattennämnden intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt driften av VA-anläggningarna.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Förslaget till detaljplan medför att den av Fastighets AB Fribordet ägda fastigheten Lundbyvassen 4:6 påverkas. Fastigheten läggs delvis ut för allmän plats vilket innebär att den kommer att beröras av inlösen med stöd av detaljplanen.

Bedömning ur ekologisk dimension

Genom planförslaget möjliggörs ett mer hållbart resande, både genom färd sättet gång- och cykel men även genom att minska behovet av att resa eller resa kortare. Detta är i linje med kommunfullmäktiges mål om att ”Göteborgs klimatavtryck ska kraftigt minska för att vara nära noll senast 2030 i linje med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram” samt i linje med de nationella miljömålen.

Det finns inga gröna ytor inom planområdet idag och inga nya tillskapas genom planförslaget. Däremot bidrar gång- och cykelbron till att avstånden i staden minskas och målpunkter som exempelvis grönområden blir lättare att nå.

Planförslaget bidrar positivt till luftmiljön i staden genom möjliggörande för hållbara resor med gång- och cykel som färdmedel. Förslaget kan också komma att bidra positivt till miljömålet Giftfri miljö, genom att viss sanering av förorenade massor kan behövas.

Bedömning ur social dimension

Inom planarbetet har det i samband med framtagandet av samrådshandlingar genomförts en barn- och socialkonsekvensanalys som kommer fördjupas i arbetet med granskningshandlingarna.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget medföra positiva sociala konsekvenser. Bron sammanlänkar staden, gör att innerstaden, stadsdelar och målpunkter, så som bland annat service och grönområden och parker kommer närmare och blir mer tillgängliga.

Planförslaget minskar älvens barriäreffekt och bidrar till ett hållbart resande med gång- och cykel, under hela dygnet, utan kostnad för resenärerna.

Samverkan

Förvaltningen har bedömt att facklig samverkan inte är aktuellt i detta ärende.

Bilagor

1. Detaljkarta
2. Översiktskarta

Protokollsutdrag skickas till

Stadsbyggnadsnämnden

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har översänt förslag till detaljplan för gång- och cykelbro över Göta älv med begäran om exploateringsnämndens yttrande senast den 13 augusti 2024. Då exploateringsnämnden sammanträder den 26 augusti har exploateringsförvaltningen begärt och fått förlängd remisstid. Samrådet äger rum 29 maj – 13 augusti 2023.

Beskrivning av ärendet

Planförslaget

Planområdet ligger i centrala Göteborg och sträcker sig från Packhuskajen över Göta älv till Hugo Hammars kaj på Lindholmen. Marken inom planområdet utgörs av befintliga kajer och ytor som tidigare använts för varvsverksamhet. Planområdet utgörs till stor del av vattenspegel (Göta älv). Planområdet omfattar cirka 4 hektar och ägs av Göteborgs kommun och det kommunala bolaget Fastighets AB Fribordet (bolag inom Älvstranden-koncernen).

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en öppningsbar gång- och cykelbro, som knyter samman staden över älven, skapar ett sammanhängande och robust gång- och cykelnät som främjar en god statsutveckling och ett hållbart resande.

Planförslaget möjliggör för en öppningsbar gång- och cykelbro över älven. Detaljplanen medger användningen gång- och cykelväg, över vatten, avgränsad i höjdded, gång- och cykelväg respektive gata på landsidorna vid Hugo Hammars kaj respektive Packhuskajen samt vattenområde med bro inklusive konstruktioner för brons funktion.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan.

Ärendets handläggning och tidigare fattade beslut

Planen hanteras med utökat planförfarande och antas av kommunfullmäktige.

Datum	Tidigare beslut
2021-09-16	Kommunfullmäktige beslutar att trafiknämnden får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och styrelser, planera för en gång- och cykelbro över Göta älv i enlighet med vad som framgår av trafiknämndens förslag och med följande styrande inriktningar: a. Bron ska vara placerad mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj inom det geografiska område som redovisas i trafiknämndens förslag. b. Den totala projektramen får maximalt uppgå till 900 mnkr i 2020 års prisnivå.
2021-12-14	Byggnadsnämnden beslutar att godkänna startplan för år 2022 där detaljplanen ingår, GC-bro över Göta älv.
2023-10-23	Exploateringsnämnden beslutar att projektet ska utreda en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj med segelfri höjd mellan 4,5m och 7m.

Beslut gällande bron har även tagits i trafiknämnden och exploateringsnämnden, bland annat gällande gestaltungsprocess, och alternativ tidplan.

Tidigare arbete med gång- och cykelbro

År 2004 tog byggnadsnämnden beslut att utreda ett broläge mellan Stora Bommen och Lundbystrand och att upprätta ett program och en detaljplan. Parallellt med

detaljplanearbetet ansökte Göteborgs Stad om tillstånd enligt miljöbalken om vattenverksamhet. Stadens ansökan avslogs av mark- och miljödomstolen i juli 2008 och arbete med en bro avbröts. Ändrade förutsättningar resulterade i ett inriktningsbeslut i Kommunfullmäktige år 2021 att starta planering för en ny gång- och cykelbro över Göta Älv, mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. Bron är upptagen i den översiktsplan för Göteborg som antogs i maj 2022.

Efter stadens omorganisering finns projektägarskapet på exploateringsförvaltningen. Projektet är organiserat i tre processer, en för detaljplanen, en för miljödomshantering och en för genomförandestudie. Dessa tre processer arbetar tillsammans för att lösa gemensamma frågeställning och har en kontinuerlig dialog då många beroende finns.

Förslag till ny bro

Arbete med brons utformning och design pågår. Planförslagets utformande har tagits fram genom en samlad bedömning utifrån flertalet parametrar. Bland annat genom nyttan för staden och sjöfartens intressen. Gång- och cykelbron planeras stå färdig någon gång mellan år 2031 och 2033. Samtidigt som framtagandet av detaljplan pågår även framtagande av ansökningshandlingar för ansökning om tillstånd för vattenverksamhet, samt genomförandestudie.

Brons södra landfäste Packhuskajen

Planförslaget medför en anslutning av brons södra landfäste i hamnbassängen vid Packhuskajen. Bron kommer anslutas till gång- och cykelnät längs planerad Boulevard samt längs kommande gång- och cykelstråk längs Norra hamngatan. Den ansluter även mot cykelstråket förbi Stenpiren söderut.

Brons norra landfäste Hugo Hammars kaj

Gång- och cykelbron föreslås ansluta till norra älvstranden en bit väster om Hugo Hammars kaj. Planområdet är för närvarande bredare än den faktiska gång- och cykelvägen och avsikten är att i vidare arbete minska ner planområdet till att endast omfatta bredden på gång- och cykelvägen. Utredningsarbete pågår för att kunna ge svar på lämplig placering av bro och gång- och cykelväg inom detta område.

Exploateringsförvaltningens projekt för gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj kan ta ansvar för en gång- och cykelväg inom ramen för dess uppdrag.

Avtal

På Packhuskajen och Hugo Hammars kaj finns befintliga avtal för exempelvis parkering, och charterverksamhet. En lokaliseringsutredning ska genomföras av stadsbyggnadsförvaltningen för att se över framtida placering av turist- och charterbåtsverksamheten som påverkas av bron.

Kommunen avser att teckna avtal med Fastighets AB Fribordet innan detaljplanen antas. Avtalen kommer att reglera nödvändiga marköverlåtelse och rättighetsupplåtelse/ förändringar inklusive eventuella ersättningar för markintrång, servitutsrättigheter och eventuell övrig skada. De befintliga avtal för exempelvis parkering och charterverksamhet som berörs av detaljplanen behöver hanteras.

Trafik

Det finns fler viktiga frågor att jobba vidare med vid utformningen av platserna vid brons landfästen som exempelvis trafiksäkerhet, tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet. Trafiksäkerheten bedöms som god uppe på bron förutsatt att trafikanter nyttjar ytan avsedd för respektive trafikslag.

Vid anslutningspunkterna är det viktigt att arbeta med utformningen så att gång- och cykeltrafikanter leds till sina förväntade ytor redan innan de når bron. Framförallt vid Packhuskajen kommer trafikanter komma från flera olika riktningar och trafikutformningen behöver lägga stor vikt vid att skapa trygghet i form av upplevd trafiksäkerhet.

På norra sidan kommer det, innan området utvecklas, vara få trafikantrörelse annat än från gång- och cykelbron i dess direkta anslutning. Detta medför att upplevd trafiksäkerhet kommer vara hög. Däremot kan platsen med få närliggande verksamheter upplevas som ödslig och därmed otrygg, särskilt kvällstid.

Design och gestaltning

Det pågår en designprocess för bron, där frågor rörande gestaltning, stadsbild och kulturmiljö är viktiga delar som behandlas tillsammans med brons konstruktion och möjlighet till genomförande. Här arbetas bland annat med en gestaltning och volym som harmoniserar med stadsbilden, vilket även leder till ett samspel med kulturmiljön.

Grönstruktur

Idag utgörs större delen av planområdets landsidor av hårdgjorda ytor eller ruderatmark och inga större naturvärden noterats inom området. Ingen tillkommande allmän plats planeras för natur eller park.

Osäkerhet och risker

Det sker ett kontinuerligt arbete med risker och osäkerheter inom ramen för projektet

Investeringsekonomi

Kommunfullmäktige beslutade 2021-09-16 om att ge trafiknämnden i uppdrag att, tillsammans med övriga berörda nämnder och styrelser att planera för en gång- och cykelbro över Göta Älv. Den totala projektramen får enligt inriktningsbeslutet maximalt uppgå till 900 mnkr i 2020 års prisnivå. Eventuella åtgärder som inte ingår i inriktningsbeslutet kräver separat finansiering.

I genomförandestudien pågår arbete med att bland annat säkerställa genomförbarheten, kartlägga risker samt osäkerheter och bedöma totalkostnaden. Efter färdigställd genomförandestudie kommer förslag till genomförandebeslut tas till kommunfullmäktige för beslut. Då projektet är ett investeringsprojekt och inte ett exploateringsprojekt tilldelas projektet en investeringsbudget med exploateringsförvaltningen som utförandeansvarig. Exploateringsnämnden får utgifter för planering och genomförande av detaljplanen för gång- och cykelbron för de delar som ingår i inriktningsbeslutet.

Projektets genomförandestudie medfinansieras av Västsvenska paketet med 24 miljoner kronor i 2009 års prisnivå.

Gestaltningen, utformningen och därmed också kostnader för delar av planområdet på platserna där bron möter befintlig stad är under arbete och är ännu inte färdigt. Finansiering av åtgärder som ligger utanför projektet kräver separat finansiering.

Parallellt med detaljplanearbetet pågår ett arbete med att vidare utreda övriga kostnader och säkerställa finansiering.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Genomförandet av planen innebär att exploateringsnämnden får driftskostnader, huvudsakligen bestående av kostnader för planläggning (plantaxa samt utredningskostnader) samt för rivnings- och saneringskostnader under byggfasen. Dessa driftskostnader ska, tillsammans med investeringskostnaderna ovan, inrymmas i den beslutade projektramen om 900 miljoner kronor i 2020 års prisnivå.

När gång- och cykelbron är färdigställd kommer den att lämnas över till stads- miljöförvaltningen. Stadsmiljönämnden kommer då få kostnader för drift av anläggningen, skötsel och underhåll av allmän plats samt ränte- och avskrivningskostnader. Om det krävs utbyggnad av VA-anläggningar, får kretslopp- och vattennämnden intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt driften av VA-anläggningarna.

Förvaltningens bedömning

Exploateringsförvaltningen har medverkat i planarbetet och ställer sig positiva till fortsatt planering under förutsättning att erforderliga avtal är träffade före antagande av detaljplan. Exploateringsförvaltningen lämnar följande synpunkter.

- Det är viktigt att den slutgiltiga gestaltningen och utformningen av allmän plats inom planområdet och platserna där bron möter befintlig stad studeras och hanteras i kommande detaljplanering.
- Exploateringsförvaltningen ser följande osäkerheter och risker. På norra älvstranden avses planområdet minskas ner till att enbart innefatta gång och cykelbanan. Exploateringsförvaltningen anser dock att det ska avsättas tillräckliga ytor för allmän plats genom planläggning då det ger staden möjlighet att förvärva marken och därigenom säkra kommunens nödvändiga markåtkomst för sammanhängande gång- och cykelväg.

Kristina Lindfors
Direktör

Elisabeth Gondinger
Avdelningschef projekt norr

Detalj-karta



Vy över det ungefärliga detaljplaneområdet

Bilaga till tjänsteutlåtande
till exploateringsnämnden
2024-08-26. Dnr EXF 2024-01124

Översiktskarta

Bilaga till tjänsteutlåtande
till exploateringsnämnden
2024-08-26. Dnr EXF 2024-01124



Vy över det ungefärliga detaljplaneområdet