

FISKHAMNENS FRAMTIDA ANVÄNDNING



En rapport i samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret,
Fastighetskontoret, Higab och Trafikkontoret

Göteborg 2020-10-16

Innehåll

Uppdraget och sammanfattning	4
Bakgrund	4
Fiskhamnsrapporten.....	4
Nuläge.....	4
Syfte och avgränsning	5
Syfte.....	5
Avgränsning.....	5
Arbetsätt	5
Alternativa inriktningar för Fiskhamnens framtid.....	7
Övergripande redogörelse för alternativen	7
Sammanfattning.....	10
Bedömning	10
Fortsatt arbete	12
Vidareutveckling av uppdraget	12
Fortsatt arbete	12
Förutsättningar.....	14
Planeringsförutsättningar.....	14
Läge och areal.....	14
Planförhållanden och tidigare beslut	14
Mark- och vattenförhållanden	15
Geoteknik och markmiljö	15
Hydrologiska förhållanden	16
Vegetation och fauna	17
Störningar, föroreningar och risker.....	17
Bebyggelseförhållanden.....	17
Områdets framväxt	17
Bebyggelse.....	18
Trafikförhållanden.....	19
Riksintressen.....	19
Stadsbyggnadsanalys Fiskhamnsområdet.....	20
Identitet och karaktär.....	22
Pågående planering och projekt	23

Stadsutvecklingsprojekt och planering	23
Projektberoenden möjligheter/begränsningar	24
Mark, förvaltning och ägandefrågor	25
Markägande.....	25
Förslag markanvändning	25
Markanspråk.....	25
Alternativa inriktningar	28
Alternativ 1 - Fiskhamnen blir kvar med nuvarande funktioner och byggnader	29
Teknisk status	29
Åtgärder kajer och hamnplan.....	30
Kostnader för nya påldäck och åtgärder på hamnplanen	31
Styrkor, möjligheter, svagheter och hot.....	31
Alternativ 2 - Fiskhamnen blir kvar med nya funktioner, området omvandlas delvis mot blandstad..	33
Olika förslag kring fiskhamnens utveckling	33
Styrkor, möjligheter, svagheter och hot.....	35
Alternativ 3 – Hela eller delar av Fiskhamnens verksamhet flyttas till annan plats och området frigörs helt för stadsomvandling.....	36
Nya lägen vid en flytt av verksamheten	36
Utveckling av platsen efter omlokalisering	37
Verksamhets- och företagsområde	37
Utvecklad blandstad – bostäder och verksamheter.....	37
Styrkor, möjligheter, svagheter och hot.....	37
Bilaga - Rapport <i>Förstudie Fiskhamnen</i> , upprättad av ELU 2020-06-26.....	38

Uppdraget och sammanfattning

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade 2017-09-14 § 25, i enlighet med en motion, att ge kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en strategi för fiskerinäringens utveckling i Göteborg. Uppdraget beskrivs i tjänsteutlåtande (Dnr 1323/17) daterat 2018-09-03.

Göteborgs Kommunfullmäktige beslut § 19 1323/17, 2018-10-25:

Punkt 2 - Higab AB tillsammans med byggnadsnämnden, fastighetsnämnden och trafiknämnden får i uppdrag att i samverkan med berörda intressenter, ta fram ett förslag för Fiskhamnens framtida användning enligt inriktning som beskrivs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

I tjänsteutlåtandet konstateras att fiskerinäringen, i vid bemärkelse med besöksnäringen inkluderad, är viktig för Göteborg och Göteborgsregionen. Tjänsteutlåtandet föreslår ett antal specifika uppdrag för att säkerställa stadens bidrag för att skapa förutsättningar för fiskerinäringens utveckling i linje med motionens intentioner.

En strategi för fiskerinäringen bör enligt motionen, ta ställning till var stadens fiskerinäring bör lokaliseras så att bästa förutsättningar kan skapas för såväl näringen som staden i övrigt och hur fisket kan bevaras som en del av stadsbilden.

Tjänsteutlåtandet beskriver bland annat pågående fysisk planering för fiskets behov, fiskets betydelse och funktion i staden, verksamheternas framtida och nutida behov samt begränsningar och möjligheter utifrån dess nuvarande lokalisering.

Ur tjänsteutlåtande går det att utläsa för Fiskhamnen att:

- I Fiskhamnen finns behov av underhållsåtgärder på bland annat kajer, pিরer och hamnplan.
- Fiskhamnen med fiskauktionen är beroende av ett läge där det finns bra infrastruktur för transporter. Verksamheterna i Fiskhamnen ser ett värde av att de är samlokaliserade.
- Fiskhamnen och fiskauktionen har en betydelse för varumärket Göteborg. Platsen i sig är lätt att nå och läget vid älven, nära havet, har stor symbolisk och historisk betydelse.
- Behovet av mark för fiskauktion och ytor för transporter behöver definieras.
- Fiskhamnsrapporten som togs fram 2007 behöver uppdateras samt att de planbesked som söks för platsen gällande exploatering för verksamheter och bostäder behöver utredas vidare.

Fiskhamnsrapporten

Fiskhamnsrapporten från 2007 är en förstudie framtagen av SBK, BRG och HIGAB på uppdrag av byggnadsnämnden. Rapporten har karaktären av kunskapsunderlag och konstaterar att det tidvis på platsen är otillfredsställande trafikförhållanden, att en utveckling av fisket och förädling av fisk kräver förändrade lokaler samt att området påverkas av klimatförändringen genom översvämningar och att åtgärder behöver vidtas för detta. Rapporten avslutas med rekommendationen att alternativa framtidsscenarier tas fram – utveckling i befintligt läge respektive flyttning till annan plats och att de ekonomiska förutsättningarna och konsekvenserna för kommunen klarläggs.

Nuläge

Sammantaget finns mycket material framtaget som dels behöver belysas utifrån pågående planeringsarbete med ny översiktsplan, fördjupad för centrala Göteborg, dels utifrån de konsekvenser de får för staden, stadsbilden och de verksamheter och näringar som finns i Fiskhamnen. Beslut om Fiskhamnens framtid är beroende av andra parallella utredningar. Arbetet med den nya översiktsplanen pågår, det finns förslag på ny förbindelse över älven, eventuell flytt av

färjeterminaler, blå-gröna stråk etc. Fiskhamnen är en av många pusselbitar och för att hela bilden ska bli klar måste alla bitar passa till varandra.

Syfte och avgränsning

Syfte

Syftet med rapporten är att med utgångspunkt i det beslut som togs i kommunfullmäktig 2018-10-25, och det uppdrag som formulerats i tjänsteutlåtande daterat 2018-09-03, redogöra för alternativa förslag på Fiskhamnens framtida användning enligt inriktning i tjänsteutlåtande.

Rapporten avser hantera punkt 2 i beslut § 19 1323/17, taget av Göteborgs Kommunfullmäktige 2018-10-25:

Higab AB tillsammans med byggnadsnämnden, fastighetsnämnden och trafiknämnden får i uppdrag att i samverkan med berörda intressenter, ta fram ett förslag för Fiskhamnens framtida användning enligt inriktning som beskrivs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Avgränsning

Tjänsteutlåtandet har bett om förslag för Fiskhamnen framtid och särskilt pekat att följande frågeställningar ska beaktas och även avgränsar arbetet:

- Arbetet med ny fördjupad översiktsplan FÖP centrala Göteborg pågår
- En eventuell omlokalisering av Fiskhamnen kräver transportnära läge
- Kostnad för åtgärder som krävs på kajer och hamnplan ska tas fram
- Förslag från Fiskhamnens intressenter, "Vision Fiskhamnen"

Rapporten avgränsas i geografi till att beskriva Fiskhamnen. Vidare redogörs översiktligt för olika alternativa scenarier för utveckling av området som utgår från tjänsteutlåtande gällande behov av underhåll och kostnader för upprustning av kajer och piler, behov av nya verksamhetslokaler och samlokalisering samt förslag om exploatering, behov av närhet till bra transportinfrastruktur och Fiskhamnens symboliska värde för staden.

Rapporten tar inte ställning till ett förslag om framtida utveckling utan redogör för vilket av de olika alternativa scenarier som bäst överensstämmer med hur stadens fiskerinäring bör lokaliseras så att bästa förutsättningar kan skapas för såväl näringen som staden i övrigt och hur fisket kan bevaras som en del av stadsbilden.

Parallellt med framtagandet av rapporten pågår arbete med ny översiktsplan, fördjupad för centrala Göteborg. Inom ramen för detta arbete kommer den långsiktiga inriktningen för markanvändningen att redogöras för.

Arbetsätt

Higab, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och Trafikkontoret har tillsammans tagit fram denna rapport.

- Stadsbyggnadskontoret har fokuserat på stadsutvecklingsfrågor inom ramen för pågående arbete med ny översiktsplan, fördjupad för centrala Göteborg. Man har också tagit fram illustrationsbilder och kartor.
- Fastighetskontoret har varit övergripande representant för stadens markområden där en del varit att hitta möjliga platser för omlokalisering.
- Trafikkontoret har deltagit som part med trafikrelaterade frågor.
- Higab har utfört den tekniska- och ekonomiska utredningen av kajer och hamnplan.
- Gruppen har deltagit vid möten hos BRG i samband med deras arbeten med fiskekommunerna.

- Gruppen har träffat intressenterna i Fiskhamnen och fått deras vision om framtidens Fiskhamn presenterad.
- Deltagit i projektarbetsgruppen för ny översiktsplan, fördjupad för centrala Göteborg.
- Stadsledningskontorets TU har legat till grund för uppdraget.

Vid arbetsmöten har gruppen gemensamt bearbetat och sammanfattat denna rapport.

Alternativa inriktningar för Fiskhamnens framtid

Enligt tjänsteutlåtandet innebär uppdraget att: ".....ta fram ett förslag för Fiskhamnens framtid".

Arbetsgruppen anser att det inte är realistiskt att bara visa ett förslag. Fiskhamnen utgör ett område bland andra som är föremål för utredning. Ett beslut om bara Fiskhamnen kan innebära lösningar för exempelvis ny FÖP, flytt av färjeterminaler, Oscarsledens framtid etc. Även om det är ett hårt tryck på stadsutveckling från såväl stadens aktörer som privata måste övriga pågående utredningar utvärderas.

För att visa både Fiskhamnens förtjänster, begränsningar och det som tidigare fiskhamnsrapport angett som fortsatt arbete, har vi valt att presentera tre alternativ:

1. Fiskhamnen blir kvar med nuvarande funktioner och byggnader
2. Fiskhamnen blir kvar med nya funktioner. Ny byggnad för verksamhet och logistik byggs och kajer anpassas till ett framtida behov inom en ny blandstad.
3. Hela eller delar av Fiskhamnens verksamhet flyttas till annan plats och området omvandlas till blandstad.

Övergripande redogörelse för alternativen

De olika alternativen, mer utförlig redogörelse längre fram i rapporten, får olika konsekvenser, både för verksamheterna på plats och för staden som helhet.

Alternativ 1, där Fiskhamnen blir kvar, utgår från att verksamheterna med deras funktioner ser ut som idag. Men dagens utformning av Fiskhamnen svarar inte mot verkligt användande. De långa kajerna är delvis avstängda och flera byggnader är inte i skick att utvecklas för att möta framtiden. Oavsett stadsutveckling krävs det stora investeringar för kajer, högvattenskydd samt ändamålsenliga byggnader och lokaler.

Nuvarande funktioner och byggnader omhändertar inte heller framtida markanspråk.

En förutsättning för att vilja investera i området även på kort sikt, är att staden fastslår den befintliga bebyggelsestrukturen.

Alternativet inverkar på möjligheterna att på lång sikt utveckla området för blandad stadsbebyggelse. Området utgör en stor framtida potential för stadsutveckling, i nära anslutning finns en föreslagen regional bytespunkt för kollektivtrafik, en stadsbana samt en framtida koppling över älven.

Enligt verksamheterna på platsen är nuvarande struktur ett hinder för utveckling.

Alternativ 2, där Fiskhamnen också blir kvar, samlas verksamheterna under ett och samma tak. Den nuvarande verksamheten i Fiskhamnen har tagit fram en vision för området där allt koncentreras till en ny byggnad och friställd mark kan bebyggas med bostäder/kontor. Utifrån dagens förutsättningar i form av infrastruktur och markanvändning, transporter till och från färjeterminaler och verksamheter längs Oscarsleden, skulle detta kanske vara möjligt att pröva.

Ur ett stadsbyggnadsperspektiv finns potential för utveckling av området till blandstad där ny utvecklad fiskeverksamhet kan vara ett önskvärt inslag i stadsmiljön, som del av platsens identitet. Med dagens infrastruktur för transporter i form av Stena Lines färjeterminaler och Oscarsleden kan det fungera.

Inom pågående planeringsarbete med Fördjupad översiktsplan för Torsviken Arendal prövas möjligheten till en färjeterminal i Arendal. Kommunen har önskemål om att använda områdena för de befintliga centralt belägna färjeterminalerna för stadsutveckling, i vilken färjeterminaler inte

inryms. Trafiken för färjorna till Danmark och Tyskland kopplas idag till väg E45 och Oscarsleden via Fiskhamnsmotet respektive Jaegerdorffsmotet vilket skulle förändras genom flytt. Oscarsledens betydelse som led för tunga transporter skulle minska till följd av att målpunkterna flyttar till andra sidan älven.

Oscarsleden har en potential att kunna omvandlas till en gata integrerad i stadens gatunät. Detta skulle frigöra plats för exploatering och ge en attraktiv stadsutveckling där stadsdelen Majorna – Linné kopplas samman med älven. Oscarsleden utgör även en viktig framtida led för kollektivtrafik. Vid Fiskhamnsområdet och Stigberget finns förslag om regional bytespunkt, en hållplats för stadsbana med koppling över älven.

Representanter från företagen i Fiskhamnen har tagit fram en vision för en ny levande Fiskhamn. Där samlas nuvarande verksamheter under samma tak tillsammans med exempelvis fiskhandlare, restauranger och lokaler för utbildning. Man koncentrerar den idag befintliga strukturen till ett större komplex och frigör därmed mark för exploatering.

Grossister och Fiskauktionen, utgör en storskalig logistikverksamhet som kräver tillgång till ytor för transporter. Inom gällande översiktsplan utgör området verksamhetsområde med inriktning för utredningsområde med blandad stadsbebyggelse utan störande verksamheter. Förslaget förutsätter en logistikverksamhet som lokaliseras inom verksamhetsområden. Det kräver anslutning till större vägar för behovet av både transporter och markytor. Förslaget skulle innebära en ny målpunkt för tunga transporter inom området, vilket på sikt, vid en omvandling av området, kan försvåra en önskvärd stadsutveckling och kvaliteter i stadsmiljön.

Som ovan sagts utgör platsen för utvecklad fiskeverksamhet även en viktig framtida bytespunkt mellan kollektivtrafikslag. Platsen behövs för att kunna ta tillvara på den potential som finns för byten mellan olika trafikslag. Staden ska möta älven och utrymmen för publika delar skapas.

Sammantaget kan förslag om en ny logistikdel inom området anses oförenlig med den potential för stadsutveckling som området i sin helhet innehar och staden verkar för. Stadsutvecklingen hänger samman med möjligheten att skapa ett integrerat gatunät som kopplar samman Majorna – Linné med älven. Grossist- och logistikdel i förslaget kräver ytor som kan innebära framtida låsningar för en önskvärd stadsstruktur.

I visionen från verksamheterna finns flera delar som skulle passa in i en blandstad. Men behovet av transporter till och från exempelvis grossister och Fiskauktionen innebär stora begränsningar för stadsutvecklingen i området. Men kan man hitta delar i fiskeverksamheten som inte ger begränsningar så är en fiskeverksamhet i Fiskhamnen möjlig.

Alternativ 3 som redogör för möjligheten att flytta hela eller delar av verksamheterna till annan lokalisering, tillgodoser främst verksamheternas behov av funktionsdugliga lokaler och tillgänglighet till större infrastrukturleder.

Ur ett stadsutvecklingsperspektiv är strategin att inom gällande översiktsplan lokalisera verksamhetsområden nära större infrastrukturleder. Verksamheter som berörs är större och mindre industrianläggningar, lager, hamnverksamhet och partihandel. Staden ska verka för att tillgänglig mark finns för verksamheter som kräver tillgång till infrastruktur i form av större transportleder.

Fiskeverksamhet vid älven är en symbol för stadens identitet som hamnstad. Då fiskeverksamheten i detta alternativ förflyttas, bör man vid fortsatt stadsutveckling omhänderta områdets karaktär och låta det utgöra en viktig utgångspunkt.

Vid en eventuell flytt av verksamheterna bedöms mark, med den storlek som efterfrågas av fiskeverksamheterna, finnas inom staden, alternativt inom regionen. Ny lokalisering behöver om detta alternativ förespråkas i så fall utredas vidare i nära dialog med berörda verksamheter.

Sammanfattning

Higab har via sina fastigheter i Fiskhamnen regelbundna kontakter med kunderna. Den återkommande diskussionen är behovet av utveckling i området. Lokalerna är uttjänta, sättningar i marken hämmar trafiken, vissa kajer är avstängda. Man vill ha en nysatsning i området men behålla det som är bra. Dagens samlokalisering av grossister och Fiskauktionen ger samordningseffekter men för att utvecklas krävs moderna anläggningar. Hittills har planer på satsningar stupat på ekonomin inom de samfälligheter som till allra största delen ansvarar för underhåll och investeringar. Nu vill verksamheterna tillsammans med staden hitta en möjlighet till utveckling. Från intressenterna i Fiskhamnen är det ett uttalat krav att Fiskhamnens placering även i framtiden ska vara i Fiskhamnen.

Tidsaspekten är viktig för de verksamheterna som idag har sina lokaler i Fiskhamnen. Med befintliga anläggningar är det svårt att utvecklas till en modern och effektiv näring. Dröjer besked om Fiskhamnens framtid riskerar klustret av företag att splittras genom att var och ett tvingas leta ersättningslokaler, kanske spridda över staden. Ett scenario där staden beslutar att Fiskhamnen ska finnas kvar och all verksamhet redan har flyttat är inte önskvärt. I arbetet med denna rapport har verksamheterna framfört att ett besked om framtiden är mycket viktigt.

Tidsaspekten är också viktig ur underhåll- och investeringssynpunkt. Varaktiga åtgärder kräver investeringar och i väntan på beslut om framtiden växer underhållsbehovet. Kortsiktiga underhållsåtgärder av både planerad och akut art kommer att fortsätta för att platsen dels ska vara säker, dels vara möjlig att bedriva fortsatt verksamhet på.

Det är av vikt att det eller de alternativ som väljs att studeras vidare kan omhänderta det behov av markanspråk som finns för området, tillvarata områdets potential och karaktär och möjliggöra en önskvärd stadsutveckling. Allt i enlighet med de strategier och mål som finns för staden. Arbetet med ny översiktsplan, fördjupad för centrala Göteborg pågår och eftersom platsen ligger inom område för centrala staden behöver hänsyn tas till det. Helhetsperspektiv och fortsatt samordning av besked om utveckling både på lång och kort sikt är viktigt. Stadsutveckling för stora delar av Masthuggskajen och Järnvågen pågår öster om Fiskhamnsområdet och behöver ses i sin helhet för södra Älvstaden samt i relation till stadens övriga utveckling.

Viktiga planeringsförutsättningar att fortsatt utreda handlar bland annat om påverkan på riksintresset för kulturmiljö och yrkesfiske, identitet och del av karaktärsområdet älvrummet, geotekniska förutsättningar och begränsningar för området, sammanhängande stadsstruktur, omvandling av barriären E45, uppkoppling kollektivtrafik och älvförbindelser, klimatskydd och hantering av dagvatten och skyfall.

Bedömning

Alternativ 1 har bedömts som det alternativ som minst överensstämmer med hur fiskerinäringen bör lokaliseras för att bästa förutsättningar ska skapas för såväl näringen som staden i övrigt. Det gäller både på kort och lång sikt. Alternativet utgör en kortsiktig lösning och omhändertar bara ett akut nuläge. Det möjliggör varken utveckling av verksamheterna eller utvecklingen av området som en del i staden.

Alternativ 2 och 3 har bedömts som de mest relevanta alternativ att studera vidare utifrån förutsättningar i området och fiskeverksamheternas behov. Flertalet beroenden finns för utvecklingen av Fiskhamnsområdet och i staden pågår flera planeringsarbeten som påverkar. Bland annat finns många föreslagna markanspråk som tillsammans med nämnda beroenden behöver

utredas ytterligare. Med denna rapport och analys som grund förordas att kommunstyrelsen formulerar ett nytt uppdrag gällande fortsatt utredningsarbete utifrån alternativ 2 och 3.

Fortsatt arbete

Vidareutveckling av uppdraget

Denna rapport ska ses som ett första steg i beslutet om Fiskhamnens framtid. Djupare studier av exploateringspotential samt förutsättningar för stadsutveckling kräver mer resurser och tid och därför kompletterande uppdrag från KS. Ett sådant uppdrag kan innehålla: genomförandekonomi, nuvarande lokalers skick och avtal, bedömda åtgärder/kostnader för upprustning eller finansiering av att samla verksamheterna under ett tak. Även kostnader för eventuell flytt av verksamheterna till en annan plats måste belysas.

För alternativ 2 och 3 finns behov att fördjupat undersöka kostnader för de två alternativen samt förtydliga stadens intentioner med området och vilka utmaningar och möjligheter som alternativen innebär. Behovet av mark för fiskauktion och ytor för transporter för de olika alternativen bör definieras.

Rapporten beskriver beroenden till andra pågående uppdrag och hur större strukturella frågor behöver omhändertas i ett övergripande perspektiv. Dessa frågor behöver beaktas och dess innebörd för Fiskhamnen fördjupas. Området behöver även studeras utifrån hur området inom ramen för alternativen kan utvecklas i etapper med tanke på de beroenden som finns. En lämplig inriktning för området är beroende av stadens övriga ambitioner och mål med stadsutveckling och investeringar (ex Lindholmsförbindelsen).

Följderna av både alternativ 2 och 3 måste djupare utredas. Dels vilken påverkan de har för staden, dels vilka konsekvenser de får för verksamheterna i Fiskhamnen. För det senare krävs att näringsidkarna involveras i det fortsatta arbetet. Först då kan man få en tydlig bild vad verksamheterna kräver av den fysiska miljön, både idag och i framtiden.

Fortsatt arbete

- Aktörer för fiskeverksamheterna behöver fortsättningsvis vara en viktig del i det fortsatta arbetet, oberoende val av alternativ.
- Vilka ytor har verksamheten idag, vad krävs i framtiden och hur mycket trafik alstrar verksamheten idag och i framtiden – är det förenligt med en framtida innerstad?
- Trafiklösningarna längs Oscarsleden/E45 bör vara kända för att ta fram nya detaljplaner i Fiskhamnsområdet. Utvecklingen runt Masthuggskajen påverkar eventuella justeringar av Fiskhamnsmotet.
- En fortsatt analys behöver visa om det är möjligt att ur stadens perspektiv även i fortsättningen bedriva handel med fisk på platsen och om detta är aktuellt vid en stadsutveckling där förutsättningar för transporter och infrastruktur ser annorlunda ut än i dagens situation. Behov finns att definiera mark för fiskauktionen och ytor för transporter både idag och på längre sikt.
- Att permanenta grossistverksamhet och logistik med stora fordon inom området behöver vägas mot möjligheten att exploatera mark för bostäder och kontor, göra älven tillgänglig samt skapa goda förutsättningar för kollektivtrafik och föreslagna hållplatslägen.
- Man bör titta på hur Higgab kan bidra till fortsatt utveckling av fiskeverksamheten oavsett var den är lokaliserad.
- Hur fungerar fiskauktioner i centrala delar i andra städer? Omvärldsbevakning och framtidsspaning behöver beskrivas.
- En mindre del av fisken landas idag i Fiskhamnen med båt. Det är viktigt att omfattningen av detta utreds. Hur ser framtiden ut, kommer det att bli än mer eller mindre. Vid en eventuell flytt, krävs det en ersättningshamn?
- Behovet av klimatanpassning påverkar alla delområden längs älven och även Fiskhamnen. Arbeta pågår med en plan för klimatskydd och inom ramen för detta arbete behöver frågan hanteras

gemensamt. Älvkantsskydd mot framtida vattenhöjning kommer som krav. Hur utformas skyddet längs kajer som fortfarande lossar i Fiskhamnen?

- Vilken ambitionsnivå har staden i mötet med älven och älvrummet? Vad vill staden med området närmast vattnet? Finns det olika anspråk i stadsmiljö som behöver omhändertas?
- Tomträttsförhållanden behöver utredas avseende löptider på avtal, storlek på ersättningar och kostnader för staden mm.
- Fiskhamnsrapporten som togs fram 2007 behöver uppdateras och de planbesked som sökts för platsen gällande exploatering för verksamheter och bostäder behöver utredas vidare.

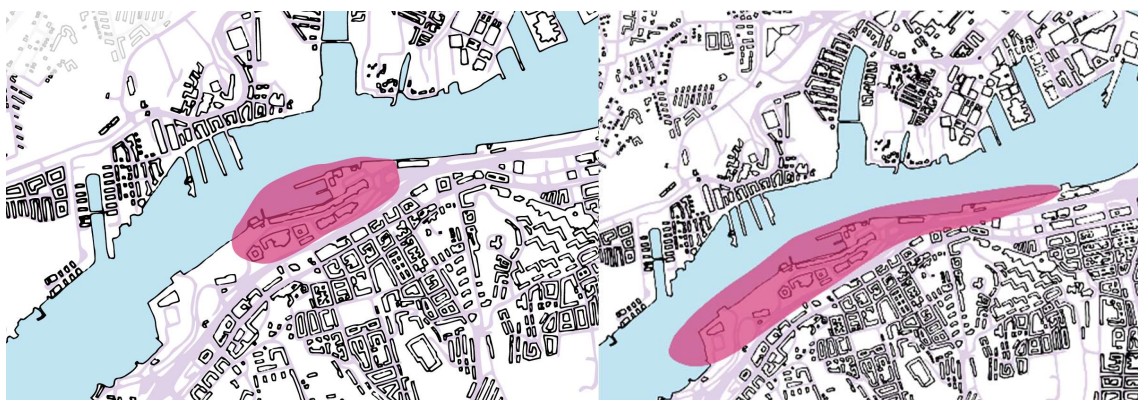
Förutsättningar

Planeringsförutsättningar

Läge och areal

Fiskhamnen är relativt centralt belägen, ca 1,5 km från Järntorget och nya Haga station (del av Västlänken). Området ligger inom 400 meters avstånd till Norra Älvstranden, Stigbergstorget och Chapmans torg, mellan Göta Älv och Oscarsleden/E45. Området utgör en förhållandevis avskild enklav, totalt ca 11 hektar, med färjeterminaler både i öster och väster.

För Södra Älvstranden utgör området en del av ett sammanhängande verksamhets- och industriområde, otillgängligt för allmänheten mellan pågående stadsutveckling i Masthuggskajen och kulturresevatet Klippan.



Illustrationer: Bild över fiskhamnsområdet (1) och verksamhetsområdet (2) på Södra Älvstaden

Planförhållanden och tidigare beslut

Översiktsplan, Antagen i Kommunfullmäktige 2009

Översiktsplanen anger pågående markanvändning, verksamhetsområde och framtida förändrad markanvändning i form av utredningsområde för framtida bebyggelseområde från Majnabbehallen i väster till Masthuggskajen i öster. Blandning av bostäder, arbetsplatser, service, handel och grönska och rekreationsytor förespråkas i området. Icke störande verksamheter är önskvärda. Innan utbyggnad uppges att det krävs ett fördjupat planeringsunderlag. Översiktsplanen anger att Göteborgs centrum ska utvecklas på båda sidor om Göta älv. Ett utredningsområde för en lindholmsförbindelse, mellan Lindholmen och Stigberget, finns angiven strax öster om Fiskhamnen.

Inom området återfinns flertalet riksintressen varav ett gällande riksintresse för yrkesfiske där kommunens bedömning avviker från statens eller där riksintressets omfattning och läge kan omprövas. Översiktsplanen uppger även att det inom område finns risk för översvämning och höga vattenstånd samt föroreningar.

Tematiskt tillägg för översvämningsrisker, antagen i Kommunfullmäktige 2019

Syftet med det tematiska tillägget till översiktsplanen är att redovisa mål och strategier för klimatanpassning med avseende på översvämningsrisker i ny stadsplanering.

Anpassning för att minska översvämningsrisker ska ske utifrån vattnets flödesvägar, d.v.s. avrinningsområdesperspektiv samt ta hänsyn till alla typer av naturrelaterade översvämningsrisker. Strävan ska vara att minimera översvämningsrisker och negativa konsekvenser av åtgärder och att dessa väljs för att utifrån principen om störst samhällsnytta. Anpassningsåtgärder ska så långt som möjligt utformas så att de ger ett tillskott till stadsmiljön. Vid planering ska nödvändiga

kostnader för att säkra lämpligheten av planerad markanvändning på medellång och lång sikt i enlighet med det tematiska tilläggets rekommendationer särskilt redovisas.

Vision Älvstaden, Antagen i Kommunfullmäktige 2012

Fiskhamnsområdet utgör en del Vision Älvstaden inom vad som benämns som Södra Älvstranden utifrån beslut från 2012, innefattas inte idag av färdplansarbetet för Älvstaden. Färdplanen utgör en plan för genomförande av Älvstaden och en inriktning för övergripande styrning och uppföljning av arbetet med Älvstaden.

Vision Älvstaden syftar till att utveckla de centrala delarna av stadens kärna på båda sidorna om Göta älv genom strategier om att *möta vattnet*, *hela staden* och *stärka kärnan*. Ambitionen är att en utveckling av stadens centrala delar ska generera tillväxt genom att attrahera nya arbetstillfällen, nya branscher och invånare. Områdets strategiska läge på den södra älvstranden gör det till en viktig del av Älvstaden då det kan binda samman centrala delar av Göteborg.

Målen "hela staden", "möta vattnet" och "stärka kärnan" samt de tillhörande strategier som bland annat handlar om att; skapa stråk över älven, arbeta bort barriärer, skapa levande stadsrum vid älven, ta vara på befintliga styrkor och använda klimatanpassningen som en drivkraft, gäller även för Fiskhamnsområdet.

Gällande detaljplaner inom Fiskhamnsområdet

Inom Fiskhamnsområdet finns idag tre gällande detaljplaner som reglerar markanvändningen, en äldre från 1970 som omfattar dess västra del, en nyare från 1993 som omfattar dess östra del samt en från 1997 som omfattar ett kvarter inom västra delen.

Planerna medger bland annat bebyggelsens ändamål, användning av allmän platsmark samt högsta tillåtna byggnadshöjd och byggnadsarea.

Stadsutvecklingsprojekt inom Södra Älvstaden

Inom Södra Älvstaden, öster om planområdet, antogs 2018 en detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan m.fl. som nu är under utbyggnad. Syftet är att skapa bostäder och verksamheter i ett attraktivt läge och att aktivera en central del av staden som till stor del dominerats av biltrafik och bilparkering.

Mark- och vattenförhållanden

Geoteknik och markmiljö

Berg och jord

Markytan inom området är generellt plan och belägen på nivån ca +1,2m. Inom området återfinns berggrundstyp: Granodiorit, svagt gnejsig till gnejsig och Granit (Askimsgranit), porfyrisk. Jorden inom området består generellt överst av fyllnadsmaterial i form av friktionsjord och olika typer av byggnadsrester. Piren i området har bland annat byggts av muddermassor från hamnbyggena vid Sannegårdshamnen och Stigbergskajen samt även slag och grus.

Stabilitet och skredriskartering

Inom området pekas ett antal slänter ut, bland annat invid Stigberget. Vid lossgörande av sten/block eller större bergvolym, kan de utgöra fara för människa eller ekonomiska värden. I de fall där slänter pekas ut behövs rådande förhållanden kontrolleras i fält för att avgöra släntens stabilitet och om det föreligger risk, vilket det ofta inte gör, som behöver beaktas.

Området ligger inom stabilitetszon 1 och är säkerhetsklassad till 2, en detaljerad stabilitetsutredning har gjorts för området och i samband med all förändring av området såsom nybyggnation,

schaktning, ändrade dräneringsförutsättningar, lastförändringar, upplag etc. skall stabilitetssituationen beakta.

Hydrologiska förhållanden

MKN för vatten

Vattendraget Göta älv - *Säveåns inflöde till mynningen vid Älvsborgsbron* utgör område för miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN). Miljö kvalitetsnormer för vatten är bestämmelser om kvaliteten på miljön i en vattenförekomst och förekomsten bedöms inneha god ekologisk potential och god kemisk ytvattenstatus. Om en verksamhet eller åtgärd medför att den ekologiska statusklassen försämras för en enda kvalitetsfaktor/parametrar är den inte tillåten.

Grundvatten

Grundvattenytan bedöms ligga i nivå med medelvattenytan för Göta älv och fluktuerar något med vattenståndsvariationerna.

Översvämningsrisk (dagvatten, höga vattenflöden och skyfall)

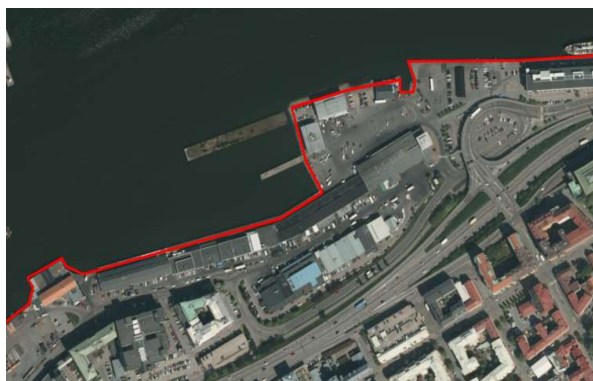
I stadens kartläggning (Gokart) redogörs för att stora delar av området, särskilt hamnplanen, kajer och pir samt delar av infrastruktur riskerar att översvämmas vid högsta vattenflöde 2070 och skyfall vid ett extremt 100-årsregn. Fiskhamnsområdet finns med i pågående arbete kring övergripande planering av älvkantsskydd i form av en "utbyggnadsplan för högvattenskydd" utifrån uppdrag i KS 2019-04-10. Flera av Älvstadens delområden är helt beroende av att säkras från översvämningsrisker för att kunna byggas ut. Högvattenskydd längs Göta älv och dess anslutande vattendrag är det första steget av två i att framtidssäkra Göteborg från kommande översvämningsrisker från stigande havsvattennivåer och extrema högvatten. Inriktningar för Centrala Göteborg mellan Älvsborgsbron och Marieholmsbron inom arbete och som berör fiskhamnsområdet är:

- Högvattenskydd till nivån minst +2,3 dock ej hänsyn tagen till vind- och vågeffekter.
- Hänsyn till vind- och vågeffekter tas genom den extra nivån som kallas fribordshöjd (Se Utredning Vind- och vågeffekter, 2020).

Marken inom Fiskhamnsområdet ligger idag på mycket låg nivå och området översvämmas redan idag vid kraftig nederbörd och stora flöden i älven. Byggnader, såsom de senast byggda husen s.k. Pirhusen har en lägsta golvnivå som är lägre än den planeringsnivå som gäller från 2003 för ny bebyggelse i Göteborg. I det pågående arbetet med utbyggnadsplanen för älvkantsskydd föreslås för området ett permanent skydd i linje med befintliga kajer. I kartmaterial (Gokart) pekas särskilda åtgärder för skyfall ut genom skyfallskeder inom olika avrinningsområden som är viktiga att ta hänsyn till i planering. Området berörs av föreslagen skyfallsled i Kommendörsgatan som rinner ut inom området i älven väster om Fiskhamnsmotet vid Fiskhamnspiren.



Påverkade områden vid skyfall, återkomsttid 100 år



Förslag högvattenskydd Fiskhamnen

Vegetation och fauna

Området består till största delen av hårdgjord mark i form av infrastruktur, ytor tillhörande verksamheter samt enstaka impedimentsytor av grönska med ett fåtal träd längs med Oscarsleden/E45.

Störningar, föroreningar och risker

Buller

Stadens kartläggning av buller redogör för höga bullernivåer i området längs med Oscarsleden/E45. Bullerproblematik går att hantera i planering och utformning av ny bebyggelse. Det kan dock innebära bestämmelser gällande utformning som riskerar att skapa barriärer i området i form av skärmar och utformning av fasader.

Luft

Inom området finns höga luftföroreningsnivåer.

Området ligger i direkt anslutning till E45/Oscarsleden och luftföroreningar från den dominerar helt, i nuläget såväl som i framtiden.

Lukt

Inom området antas olägenheter finnas gällande lukt från fiskeverksamheterna. Lukt utgör risk för olägenhet ur miljölagstiftningens synvinkel och kan innebära krav på åtgärder som inskränker nuvarande verksamhet. Det är viktigt utifrån om lukten kan ses som en olägenhet vad lukten är, hur den sprids, luktkällan och vindförhållanden. Lukt utgör risk för olägenhet ur miljölagstiftningens synvinkel. Huruvida lukten kan ses som en olägenhet handlar till stor del om vad den består av (i detta fall lukt av fisk), vad som utgör luktkälla (hantering av fisk) samt hur lukten sprids och påverkas av vindförhållanden. Olägenheten som lukt för med sig kan hanteras genom ombyggnation alternativt nybyggnation av verksamheterna på plats för en sluten hantering av fisk, vilket uppges kunna reducera luktproblematik.

Farligt gods

I Göta älvs farled tillåts transporter av farligt gods med fartyg, vilket innebär att tät bebyggelse idag medges fram till 10 meter från kaj. Farligt gods får bland annat transporteras på Stenafärjan till Danmark. På E45 från Jaegerdorffsmotet väster om området får farligt gods endast transporteras närmaste vägen till och från hamnen vid Masthuggskajen.

Föroreningar

Fiskhamnsområdet är klassat som ett område med risk för föroreningar. Arbeten inom riskområden innebär stor risk att stöta på förorenade massor, för fiskhamnsområdet består stora delar av utfyllnadsområde med verksamheter sedan lång tid tillbaka.

Inom riskområden ska alltid miljötekniska markundersökningar utföras inför planarbeten och projekt såsom vid nybyggnation, exploatering, eller ändrad markanvändning. Kostnaden kan bli hög för projekt beroende på föroreningsgraden och efterbehandlingskostnader, vilket därmed behöver vara med tidigt i projektkalkylen och kan innebära en högre exploatering eller ändrad markanvändning.

Bebyggelseförhållanden

Områdets framväxt

Fiskhamnen anlades för att bli ett centrum för västkustfisket. Den första etappen byggdes 1908-1914, etapp två i slutet av 1920-talet. Till anläggningen hörde kontor, auktionshall och till området drogs en järnväg för att frakta varor. På mitten av 1900-talet planerades och byggdes en planskild

fyrfältsväg genom Kungsladugård och Majorna som fått namnet Oscarsleden och som idag skiljer Fiskhamnsområdet från Majorna. Den stod klar 1974.

I slutet av 1900-talet förändrades områdets östra del då hamnbassängens inre del fylldes igen och äldre byggnader ersattes av nya. Genom förtätning och renovering av kvarteret för den gamla konserverfabriken tillkom ny bebyggelse för kontorsändamål i västra delen.

Inom området medges idag främst verksamheter i form av kontor, hamn, partihandel och lager. Området får innehålla störande verksamheter.

Bebyggelse

I första hand består områdets östra delar av verksamheter kopplade till Fiskhamnen. I de västra delarna finns även kontorsbyggnader som inrymmer flertalet olika verksamheter med bland annat offentlig service i form av närhälsa. Det finns inga bostäder inom området.

Bebyggelsen är ordnad utifrån ett historiskt verksamhetsbehov. Inom området varierar bebyggelsens skala från 1-2 våningar av lagerbyggnader till kontorshus på 5-7 våningar.



Kulturmiljö

Området ligger inom influensområde för riksintresse för kulturmiljö Majorna. Det finns värdefulla bebyggelsemiljöer som är av kulturhistoriskt intresse enligt bevarandeprogram från 1987. För området omnämns främst Amerikaskjulet (Majorna 20-23:1), Fiskhamnen, Konserverfabriken m.fl. (Majorna 20-23:2) där Fiskhamnen, f.d. Konserverfabriken och f.d. fryshuset utgör tre anläggningar som tillkom 1910-1930. De är utförda i gult tegel i vad som ibland benämns som "Göteborgs tegel", som även återfinns i flertalet andra byggnader uppförda i området runt Stigberget vid samma tid.

Den gamla träkajen finns kvar och längs västra delen är ett av träskjulen från 1924 bevarat. Det gamla entrépartiet som är kvar i öster och har texten "*Göteborgs fiskhamn*".



Trafikförhållanden

Området är utformat som verksamhetsområde vilket gör att gång- och cykelmöjligheterna i området är begränsade till förmån för gods- och varutransporter. Utmed Oscarsleden går ett av stadens pendelstråk för cykel längs Fiskhamnsgränd förbi området.

Det lokala vägnätet inom Fiskhamnsområdet används i första hand av gods- och varutransporter till och från verksamheterna i området. Vägnätet är dimensionerat för lastbilar och trottoarer finns längs med Fiskhamnsvägen. In- och utfarter till området sker via Fiskhamnsmotet och Kusttorgsmotet. Här finns även gång- och cykelmöjligheter från Majorna över till Fiskhamnsområdet. Vidare förbinder en gång- och cykeltunnel Majorna och Fiskhamnsområdet under Oscarsleden/E45 via Skeppsgossegränd.

Kollektivtrafik stannar inte inom området men finns i form av spårvagnstrafik i Majorna inom ca 400 meters avstånd till hållplatslägen Stigberget, Karl Johansgränd och Chapmans torg.

Oscarsleden/E45 utgör del av riksintresse för kommunikation utifrån ledens anslutning till Danmark färjeterminal. Trafikleden utgör en del av dagens vägnät för transporter och från Jaegerdorffsmotet västerut en led för farligt gods.



Bilder på infrastruktur i området

Riksintressen

Riksintressena syftar till att värna vissa värden eller egenskaper hos ett mark- eller vattenområde. Områden av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada intressena. Följande riksintressen har identifierats för området och påverkar utveckling av området;

- Kulturmiljövård: Majorna - Byggnadshistoriskt och social-historiskt intressant bostadsområde.

- Kommunikation: Götaleden – Oscarsleden, från Röda sten (E6, E20) till Fiskhamnsmotet (E45) är av särskild stor betydelse för näringsliv och av särskild betydelse för arbetspendling.
- Kommunikation: Sjöfart – befintlig farled; Väneren, Göta älv/ Trollhättans kanal - Allmän farled, farledens mitt och buffertzozon om 200 meter
- Hamn – befintlig preciserat: Göteborg - Allmän hamn, fullservice, samtliga godsslag
- Yrkesfiske*: Landningshamn Göteborgs Fiskehamn - Fiskeaktion och landningshamn

* Göteborgs och Fiskebäcks landningshamnar är utpekade riksintressen för yrkesfisket.

Eftersom fisket som näring är i stark förändring och den mesta fisken landas på annan ort och fraktas med bil till Göteborg, anser kommunen att landningshamnarna har mist sin betydelse som riksintresse men att de kan kvarstå som regionala intressen och att möjligheten till funktionen landningshamn kan bestå.

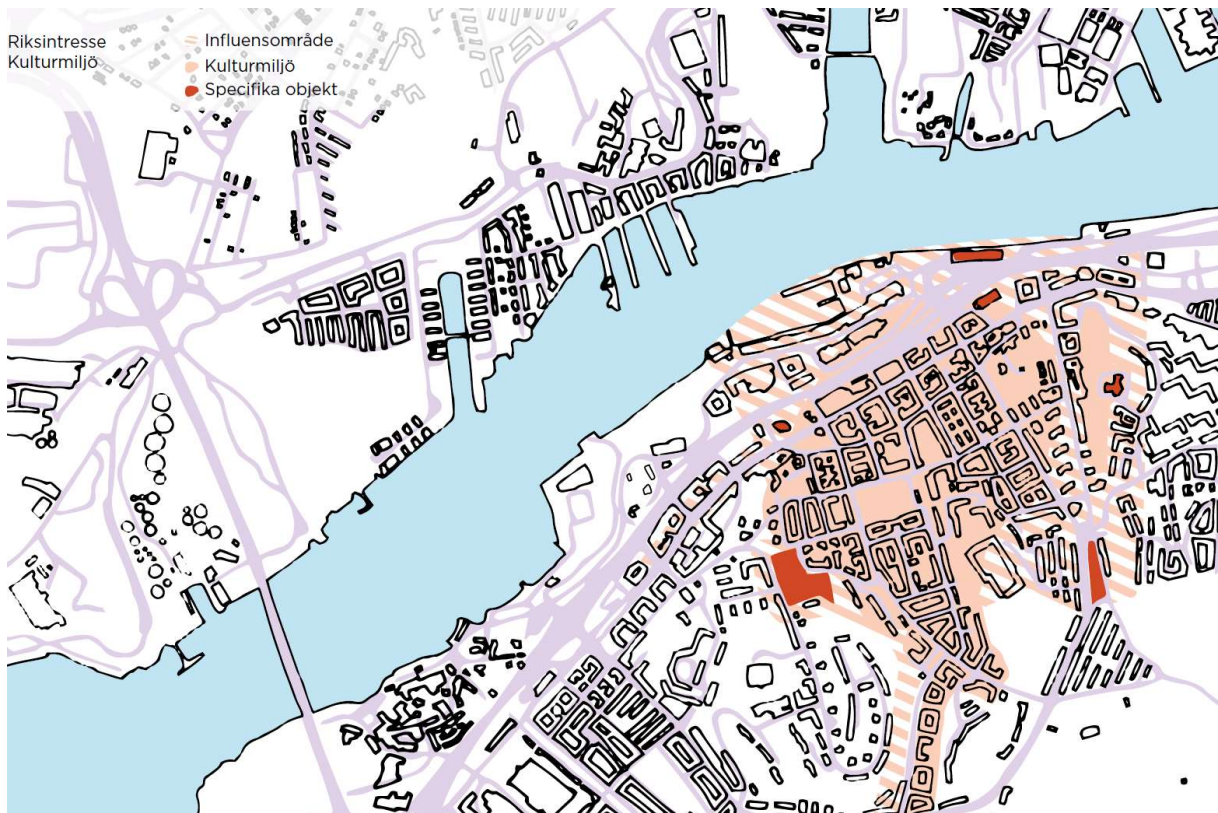


Illustration: Riksintresse för kulturmiljö

Stadsbyggnadsanalys Fiskhamnsområdet

Området

Fiskhamnsområdet utgör del av ett sammanhängande verksamhets- och hamnområde som förbinds sinsemellan av lokalgator (Majnabbegatan, Fiskhamngatan, Emigrantvägen) som går längs med Oscarsleden/E45. På vardera sida av detta sammanhängande område pågår stadsutveckling. Området skiljs från resterande del av stadsdelen Majorna-Linne genom Oscarsleden/E45 som är en stor barriär och för området saknar allmänheten tillgänglighet till vatten.

Fiskhamnsområdet gränsar till Göta älv i norr och Oscarsleden/E45 i söder. Området förbinds på tre platser med stadsdelen Majorna;

- Via Stigbergsmotet till Djurgårdsgatan i områdets östra del.
- GC-tunnel som sluter an till Såggatan.
- Via Taubegatan till Kustgatan och Kusttorget vid Chapmans torg i den västra delen.

Stadsliv

Områdets stadsliv karaktäriseras av sina många transporter, lastbilar och gaffeltruckar men också av personbilar. Ett GC-stråk följer Oscarsleden längs området södra gräns och utgör ett pendlarstråk med cykeltrafik i båda riktningarna. Fiskhamnen omges av Stena Lines terminaler, i väst Tysklandsterminalen och i öst Danmarksterminalen. Dessa terminaler är inte i någon större utsträckning tillgängliga för allmänheten.

Redan från arla morgon är det verksamhet i området som hanterar en mängd transporter. Omkring 20-22 fiskebåtar landar varje vecka och omkring 140 lastbilstransporter sker i området dagligen. Detta omfattar inte fordon som klassas som personbilar vilket ger ett betydligt högre antal. De största båtarna som angör Fiskehamnen är räktrålare med en längd mellan 25-30 meter och ett djup om 5,5 m. Det är den kustnära, småskaliga fiskerinäringen som landar på platsen.



Landskaps- och stadsbild

Göteborgs Fiskhamn etablerades 1910 i sitt nuvarande längd vid Majnabbe som landningshamn och samlad försäljningsplats för fisk. Fiskauktionen, då en i Sverige ny marknadsform, var kärnan i försäljningsverksamheten. Fiskhamnsområdet utvidgades i rask takt fram till 1923 då det fick sin nuvarande utbredning. Flera förändringar har skett, nya byggnader tillkommit och hamnbassängen har delvis fyllts ut. Järnvägsanknytningen, som 1910 var en viktig lokaliseringfaktor, lades ner på 70-talet och sedan dess har distributionen av fisk ut från området skett med bil.

Ur kulturhistoriskt perspektiv pekas området ut som viktigt som återspeglings av Göteborgs betydelse som centrum för västkustfisket och utgör därför ett värdefullt inslag i miljön. Särskilt det gamla entrépartiet och C-hallen lyfts fram som särskilt intressanta, båda uppförda omkring 1925.



Identitet och karaktär

Fiskhamnen är del i en miljö med pågående hamnverksamhet som idag karaktäriserar älvrummet i centrala staden. Älven har alltid varit stadens ryggrad för sjöfart, handel, skeppsbygge och exportindustri. Stadens bebyggelse har växt ut från älven med dessa grundläggande näringar i centrum. Fiskhamnen som aktiv näring och funktion invid älven är alltså grundläggande i stadslandskapets karaktär och stadens identitet på flera plan.

Verksamhetsområdets karaktär ges av den, mot älven, låga bebyggelsen av småindustriellt uttryck. Lastkajer löper i många fall längs de långa byggnaderna och asfalt är den genomgående markbeläggningen. Platsen är aktiv under stora delar av dygnet men främst för transporter och verksamheter. Restauranger och nöjesliv finns inte i någon större utsträckning inom området utöver ett par lunchrestauranger.

Idag utgör området ett otillgängligt värde i staden, det är endast tillgängligt för de verksamheter som finns på platsen. Området har förlorat sitt sammanhang med omgivande stadsmiljöer och ett bevarande av verksamheten som kulturvärde behöver ses som potential för stadsutveckling i en större kontext men ska inte utgöra ett hinder för att staden ska återfå sin kontakt med älven.

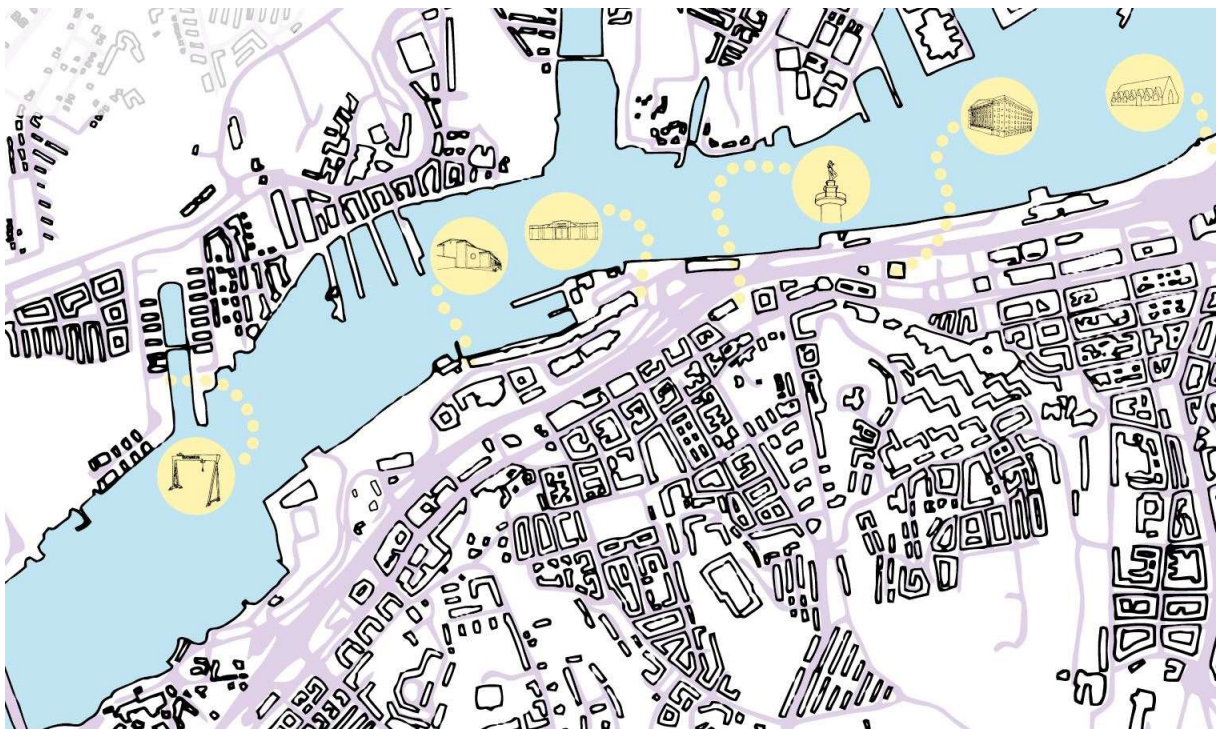


Illustration över symboler för hamn och fiske längs med älven

Pågående planering och projekt

Stadsutvecklingsprojekt och planering

Ny Översiktsplan, Fördjupad för centrala Göteborg

Arbete pågår med granskningshandlingar för ny översiktsplan, fördjupad för centrala Göteborg och förslag förväntas gå ut på granskning under första kvartalet 2021. Inom ramen för arbetet ska bland annat förslag om förändrad markanvändning tas fram, avvägningar och förtydligande gällande hantering av riksintressen samt en hållbarhetsbedömning av förslaget göras.

Fiskhamnsområdet ingår inom området för ny översiktsplan, fördjupad för centrala Göteborg och områdets utveckling behöver stödjas av denna.

Ny Översiktsplan, Fördjupad för Arendal - Torsviken

Arbete pågår med att ta fram utställningshandlingar till fördjupad översiktsplan för Arendal – Torsviken.

Fiskhamnsområdet påverkas av pågående planering genom att den möjliggör för en utveckling av färjeterminaler inom området. Detta i sin tur gör det möjligt för färjeterminalerna för Tysklands- och Danmarkstrafiken att flytta vilket gör att närheten till transporter via lastbil från färjorna minskar.

Färdplan Älvstaden

Färdplan Älvstaden fokuserar på planerad utbyggnad av Älvstaden och ska vara ett tydligt inriktningsdokument för arbetet med genomförande av vision Älvstaden, som antogs av kommunfullmäktige 2012. Färdplanen uppdateras och beslutas årsvis och ger en uppdaterad helhetsbild över riktning, behov, risker, beroenden och tidplaner. Kommunens pågående arbeten med program och detaljplaner innebär att utvecklingen av Södra Älvstranden sker från öster till väster. På gång är Skeppsbron, följt av Järnvågen och Masthuggskajen

Fiskhamnsområdet påverkas av arbetet med färdplanen eftersom det ger en bild över stadens prioriteringar och utveckling på kort- och lång sikt inom Älvstaden och området omhändertas i dagsläget inte. Området i sig påverkas av utvecklings längs Södra Älvstaden och utbyggnadsordning för olika delområden från öst till väst.

Utbyggnad av Fiskebäckshamn

Fastighetskontoret har fått i uppdrag att initiera arbete med planarbete för utveckling av Fiskebäckshamn för att bland annat möjliggöra för utbyggnad och muddring av hamn.

Fiskhamnsområdet påverkas av arbetet med utbyggnad av Fiskebäckshamn då aktörer och staden uppger att en möjlighet som en utbyggnad av hamnen medför är att det kan skapa förutsättningar för att landa mer fisk i området än vad som görs idag. Fiskebäckshamn kan stärkas som landningshamn och fisk avses transporteras därifrån vilket kan komma att påverka Fiskhamnsområdets roll och funktion i staden.

Älvkantsskydd

Klimataspekterna utgör numera ett särskilt uttalat allmänt intresse enligt PBL (2 kap. 3§ PBL) och längs med älven planeras för klimatskydd. Det finns ett övergripande förslag på klimatskyddets placering och det finns olika utformningsmöjligheter på olika platser.

Fiskhamnsområdet påverkas av arbetet med utbyggnad av älvkantsskydd eftersom det ligger inom område för översvämningsrisk och där åtgärder behöver vidtas. Älvkantsskydd behöver integreras i utveckling av Fiskhamnsområdet.

Målbildkoll 2035, handlingsplan

Arbete pågår med att ta fram en handlingsplan för målbild Koll2035 under 2020. Koll2035 är ett samverkansarbete som drivs genom ett stadstrafikforum där politiker från Mölndal, Partille och Göteborg ingår. Arbetet syftar nu till att ta fram en handlingsplan som konkretiserar ambitionerna i målbilden och ska bland annat redovisa vilka infrastrukturprojekt som behövs, när de infaller i tid samt status för finansiering. Handlingsplanen kommer också att övergripande redovisa vilka större utredningar som behöver föregå projekten. Inom arbetet pågår bland annat flertalet ÅVS (Åtgärdsvalstudier) för de olika färdmedlen bland annat ÅVS för konceptet Metrobuss.

Fiskhamnsområdet påverkas av handlingsplanen i och med att det finns i målbild koll2035, ett förslag om hållplats för Stigberget/Oscarsleden för metrobuss samt för stadsbana i Stigberget.

Projektberoenden möjligheter/begränsningar

Inom Fiskhamnsområdet finns det ett flertal pågående arbeten (utöver de som beskrivits ovan) och projekt som påverkar, utgör förutsättningar och formar möjligheter för utveckling av området. Nedan listas ett antal projekt som området i sin helhet har beroenden till utifrån tid och syfte med projekt.

- Flytt av färjeterminal (Göteborgs Hamn)
- Älvförbindelser (TK, VT)
- GC- broar över älven (TK)
- Lindholmsförbindelsen (SBK, TK, FK)

Mark, förvaltning och ägandefrågor

Markägande

Marken ägs idag av kommunen men är till stor del upplåten med tomträtt. De flesta tomträterna kan vid en giltig uppsägning upphöra mellan åren 2032-2036 och de behöver vanligtvis sägas upp 2 eller 5 år innan avtalets utgång.

Hamnen, kajer, hamnplan och angränsande ytor ingår i gemensamhetsanläggningar och förvaltas av samfälligheter som ansvarar för drift- och skötsel och eventuella investeringar.



Bild visar ägarförhållanden, grönmärkade områden utgör gemensamhetsanläggningar.

Området ligger i ett vattennära läge med stora framtida utgifter för upprustning av kajer, krav på högvattenskydd och sättningsproblematik. Samtidigt är det beläget vid ett av stadens mer attraktiva lägen, både nära vattnet samt Majorna.

Förslag markanvändning

Markanspråk

Ny översiktsplan, Fördjupad för centrala Göteborg

Idag utgör fiskhamnsområdet industri- och verksamhetsmark med en inriktning för utredning av blandad stadsbebyggelse. Inom arbetet med FÖP centrala Göteborg ses behov av att i innerstaden tillskapa grön-blåstråk längs med älven samt uppföra klimatskydd och tillgängliggöra älvrummet för invånare. Vidare behöver vatten omhändertas både utifrån högvatten och skyfall samt dagvatten i området där översvämningsproblematiken är stor. Behov ses även att kunna tillskapa utrymme för park och offentlig service då bristen är stor gällande detta i intilliggande område Majorna. I förlängningen av Djurgårdsgatan och vidare ut mot fiskhamnsområdet föreslås även en gång- och cykelkoppling i form av bro alternativt färja.

Pågående diskussioner

För närvarande pågår diskussioner kring inriktning och markanvändning för Fiskhamnsområdet inom Fördjupad Översiktsplan för Centrala Göteborg samt inom detta uppdrag från Kommunfullmäktige. Den strategiska inriktningen är därmed att området ska fortsätta att värna och kompletteras utifrån dess platspecifika förutsättningar

Nedan listas anspråk på mark som är viktiga att omhänderta inom ramen för utvecklingen av fiskhamnsområdet;

- Möjliggör för en utveckling av ett rekreativt, allmänt tillgängligt stråk längs med älven
- Möjliggör för fasta och mobila förbindelser över älven
- Minska barriäreffekterna av Oscarsleden/E45 (riksintresset)
- Tillskapa tillräckligt stora grönytor för tillkommande bebyggelse och ombesörj för behovet av befintlig bebyggelses tillgång till bostadsnära park
- Tillskapa offentlig service utifrån tillkommande bebyggelse och ombesörj för behovet av befintlig bebyggelses underskott av kommunal service i form av förskola och skola.
Exploateringsekonomi behöver därför studeras tidigt i det fortsatta arbetet.
- Tillskapa älvkantsskydd och möjliggör för tillräckligt stora ytor att omhänderta dagvatten och skyfall

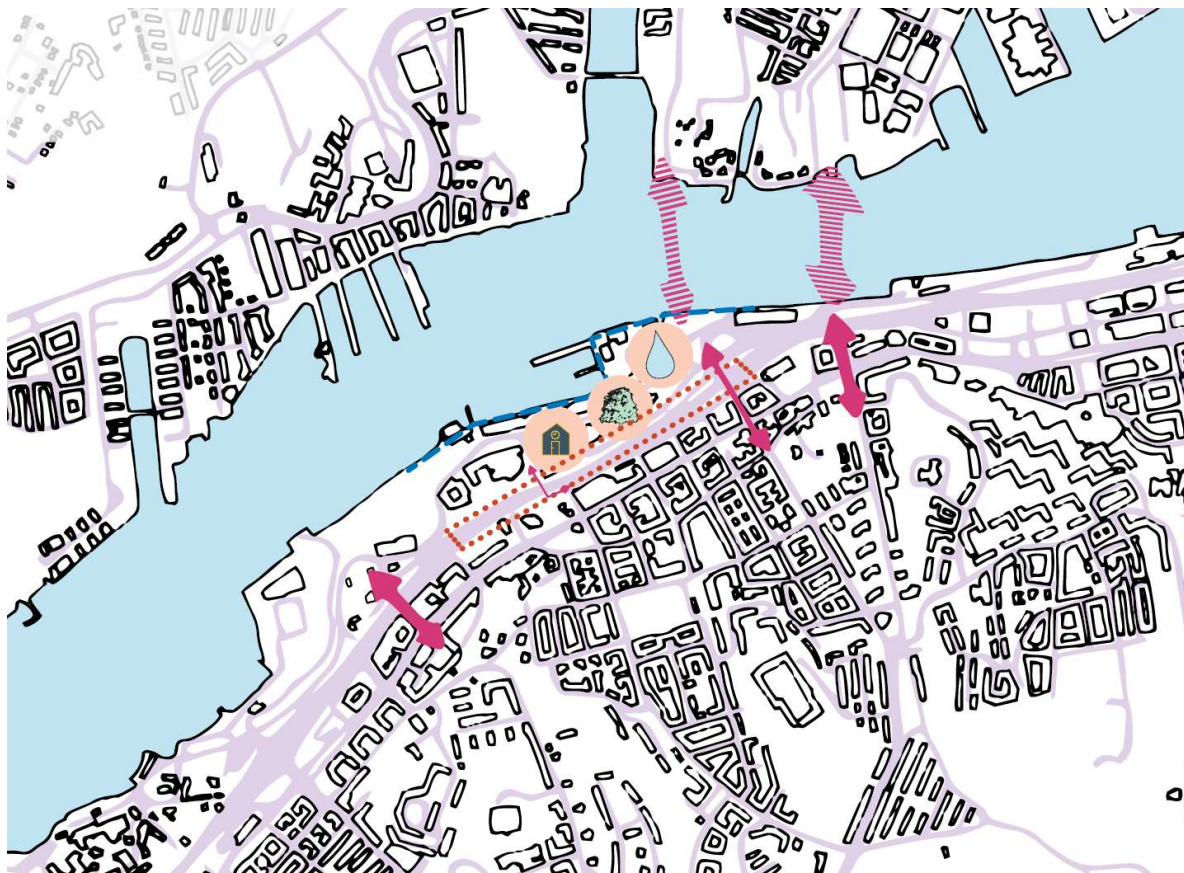


Illustration över olika markanspråk att hantera inom området

Exploatering, ekonomi och genomförande

Området ligger i ett vattennära läge med stora framtida utgifter för upprustning av kajer, krav på högvattenskydd och sättningsproblematik samt kommunal service. Samtidigt är det beläget vid ett av stadens mer attraktiva lägen, både nära vattnet samt Majorna. Vid en exploatering finns det på en översiktlig nivå goda chanser till en balans mellan utgifter och intäkter men det behöver studeras vidare i en ekonomisk förstudie genom ett planprogram och sättas i ett sammanhang med en möjlig omvandling av Oscarsleden till en stadsgata. Om barriären som leden idag utgör mellan vattnet och Majorna kan byggas om förväntas detta ge en positiv effekt på fastighetsvärdena samt mycket byggbar mark.

Rent ekonomisk inom området så kan det bli en fördel om det går att både förbättra verksamheternas lokaler samt bygga om stora delar av området med en mycket högre exploateringsgrad på 5-8 våningar, jämfört med 1-2 våningar idag.

Om barriären som leden idag utgör mellan vattnet och Majorna dessutom kan byggas om till en stadsgata samt logistik och grossistverksamheterna flyttar ut ifrån Fiskhamnen förväntas detta ge en positiv effekt på fastighetsvärdena på båda sidor. En ombyggd stadsgata utan tung lastbilstrafik kan ge lägre hastigheter, lägre buller, mindre risk/säkerhetsavstånd, mindre svängradier och smalare gatusektioner vilket ger mycket byggbar mark. En ombyggnation av Oscarsleden till en stadsgata skulle principiellt kunna öka möjligheterna till fler antal bostäder, öka attraktiviteten och därigenom kunna ge högre intäkter vilket skulle skapa bättre förutsättningar för en exploateringsekonomi i balans. De förväntade stora intäkterna måste dock vägas mer konkret mot de förväntat stora utgifterna och studeras djupare i nästa skede.

Alternativa inriktningar

De tre huvudalternativen är:

1. Fiskhamnen blir kvar med nuvarande funktioner och byggnader.
2. Fiskhamnen blir kvar med nya funktioner. Ny byggnad för verksamhet och logistik byggs och kajer anpassas till morgondagens behov.
3. Hela eller delar av Fiskhamnens verksamhet flyttas till annan plats och området omvandlas till blandstad.

Till varje alternativ redovisas en beskrivning och en övergripande analys av styrkor och svagheter.

Alternativ 1 - Fiskhamnen blir kvar med nuvarande funktioner och byggnader

Fiskhamnens verksamhet är symboliskt viktigt för Göteborg. Frågan om den även är fysiskt viktig är svårare att ge. Från de som idag är verksamma i Fiskhamnen är det självklart att platsen är viktig, den har legat där i snart 100 år. Under åren har dock verksamheten utvecklats från småskaliga fiskebåtar till lastbilar. Majoriteten av all fisk kommer idag till Fiskhamnen landvägen. Endast skaldjur anländer via båt.

Göteborgaren som tänker sig en promenad till Fiskhamnen för att köpa ett kilo räkor kommer inte att lyckas. När man väl korsat Oscarsleden, kommit över hårt trafikerade gator, hållit sig undan backande lastbilar och står framför de avstängda kajerna upptäcker man att försäljning av fisk och skaldjur inte förekommer i Fiskhamnen. Här säljs bara till detaljister och grossister.

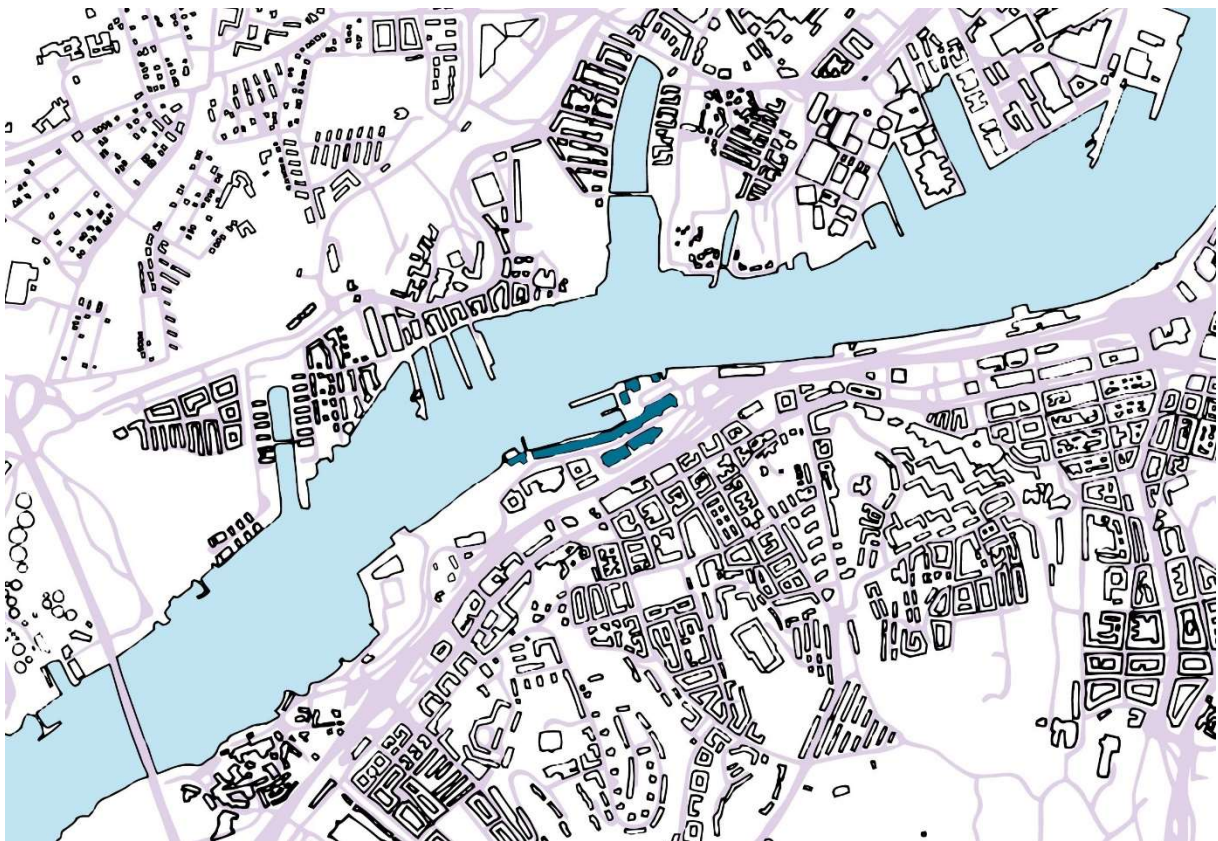


Illustration: Bilden visar nuvarande fiskeverksamheter som blir kvar och rustas upp enligt alternativ 1

Teknisk status

Higab har anlitat ELU Konsult AB för att, som underlag för denna rapport, i en förstudie redovisa vad som krävs, både ekonomiskt och konstruktionsmässigt, för att rusta upp och därmed behålla nuvarande funktioner i Fiskhamnen. Förstudien innehåller en dagslägesanalys av området, geoteknisk sammanfattning, beskrivning av rivning och arbeten med nya konstruktioner samt en kostnadskalkyl. Dock ingår inga studier av byggnader.

Förstudien visar att stora delar av kajerna har kraftigt eftersatt underhåll. Kajerna (3) och (8), enligt bild nedan, har i flera år varit avstängda på grund av rasrisk. Kajerna (1), (2) och (4) används bara för landburna transporter. Kaj (5) är i bra skick och är enda stället i Fiskhamnen där båtar lossar fisk.

För att inte påverka befintliga byggnader har en typ av påldäck valts som konstruktionsmässigt är fristående från anslutande mark.

Då fisk endast lossas vid kaj (5) är de nya påldäcken inte dimensionerade för att klara angöring av större båtar. Dock är de dimensionerade för transporter och utryckningsfordon samt är försedda med högvattenskydd.

Kostnader för nya påldäck och åtgärder på hamnplanen

I bilagan Förstudie Fiskhamnen redovisas entreprenadkostnader, det vill säga inga byggherrekostnader, för åtgärder med kajer och hamnplan. Kalkylen är gjord efter de förutsättningar som är kända idag.

I kostnaden ingår inte ändrings- och tilläggsarbeten, projektering, bygglov, projekt- och byggledning, administration, kreditivkostnader, övriga byggherrekostnader, index (till och med december 2023).

Kostnadsbedömningar som gjorts bygger på att samtliga åtgärder utförs som en sammanhängande entreprenad med en total byggtid på cirka 24 månader.

I en förstudie finns osäkerheter som vid projektering innebär ytterligare undersökningar. Vi vet exempelvis inte om rivningsmassor och befintliga kajkonstruktioner kan innehålla föroreningar.

Kostnader för fortlöpande underhåll av kajdel 5 ingår inte. Ej heller akuta förstärkningar av kajdel (4).

För hamnplanen (6) har inga geotekniska utredningar gjorts, endast befintliga handlingar har använts. Kostnader för ytterligare undersökningar ingår ej. Således är arbeten för hamnplanen teoretiskt bedömda och en grov kostnadsbedömning har gjorts.

För en brukstid på 5-40 år bedöms projektkostnad på mellan 350 och 400 miljoner.

Intilliggande byggnader kommer att påverkas av arbeten både med hamnplanen och påldäcken. Åtgärder för dessa har inte utretts och ingår inte i kostnadsbedömningen.

Arbetena som beskrivits ligger alla inom områdets gemensamhetsanläggningar.

Styrkor, möjligheter, svagheter och hot

Om och i så fall vilket värde varumärket Fiskhamnen har, svarar inte denna rapport på. Med nuvarande användning av marken med verksamheter kopplade till sjöfart och fiske är de historiska kopplingarna till staden stora. En fortsatt verksamhet utgör ett levande inslag som är kopplat till Göteborgs identitet. Att få området levande och skapa ett besöksmål är möjligt.

För verksamheterna är det ett stort värde att även i framtiden dra fördel av att vara samlade på ett ställe. Antal båtar som landar fisk är enligt uppgift vi fått cirka 20 per månad. Att finnas kvar på platsen med anslutning till älven för att lossa skaldjur är viktigt.

Dagens utformning av Fiskhamnen svarar inte mot verkligt användande. De långa kajerna används inte för båtar och flera byggnader är inte i skick att utvecklas för att möta framtiden.

Med alternativ 1 blir marken låst för denna typ av industri och omgivande mark får begränsad utvecklingsmöjlighet. Mål och strategier inom arbetet med ny översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala staden, som handlar om att bland annat tillgängliggöra och stärka stadens blågröna stråk längs älvkanterna blir svåra att omhänderta och planera för inom fiskhamnsområdet. Risken är att området fortsatt kommer att utgöra ett isolerat och svårtillgängligt område mellan de två färjeterminalerna och mellan älven och Majorna.

Att investera i nya kajer, samma omfattning men anpassade till dagens användning, samt att åtgärda hamnplanens sättningar innebär stora investeringar som till stora delar faller på de gemensamhetsanläggningar som finns. Den enskilda företagaren får en höjd standard på utvändig infrastruktur, exempelvis lättare att hantera gods på de nya påldäcken men ingen förändring som medverkar till ökad utveckling av den egna verksamheten.

Denna rapport behandlar inte befintliga byggnader. Vid eventuella arbeten med nya påldäck och förstärkning av hamnplanen krävs utredningar om hur varje enskild byggnad kan komma att påverkas.

En byggnad som redan är påverkad är Higabs Pirhus 2. De stora sättningarna på hamnplanen har påverkat byggnadens grundläggning och teknisk försörjning.

De allt högre vattennivåerna är ett reellt hot längs hela Göta älv. Detta gäller oavsett vilket användningsområde marken har. Krav på skydd även vid Fiskhamnen kommer inom snar framtid att ställas.

Ett annat hot är att om dagens utformning behålls kan verksamheterna, för att kunna utvecklas, bli tvungna att själva söka omlokalisering. Detta kan leda till att klustret i Fiskhamnen slås sönder och staden får en Fiskhamn utan hantering av fisk. Är det då fortfarande enligt detaljplan möjligt att bedriva industriverksamhet kan området utan stadens styrning helt ändra karaktär.

Alternativ 2 - Fiskhamnen blir kvar med nya funktioner, området omvandlas delvis mot blandstad

Platsen behålls och planläggs för fortsatt fiskindustri. Verksamheterna samlas i en ny byggnad som utgör navet för både fiskauktion, grossister och logistik. Åtgärder för framtida höjda vattennivåer utförs. Ny tillgänglig mark planläggs.

Detta alternativ innebär att Fiskhamnsområdet utvecklas som blandstad med dels fortsatt funktion och markanvändning för industri och verksamheter, dels kompletteras med ny markanvändning i form av blandstad/bostäder. Om Fiskhamnsområdet ska utvecklas till en blandstad som en sammanhängande del av innerstaden behöver området kopplas bättre till sin omgivning. Möjliga kopplingar norrut är broar vid t ex *Stigbergstorget*, *Djurgårdsgatans förlängning*, *Allmänna vägens förlängning* och *Slottsskogsgatans förlängning* via Tysklandsterminalens östra kaj. Om Oscarsleden exempelvis skulle byggas om till en boulevard söderut går det att koppla området till Majornas kvartersstruktur.

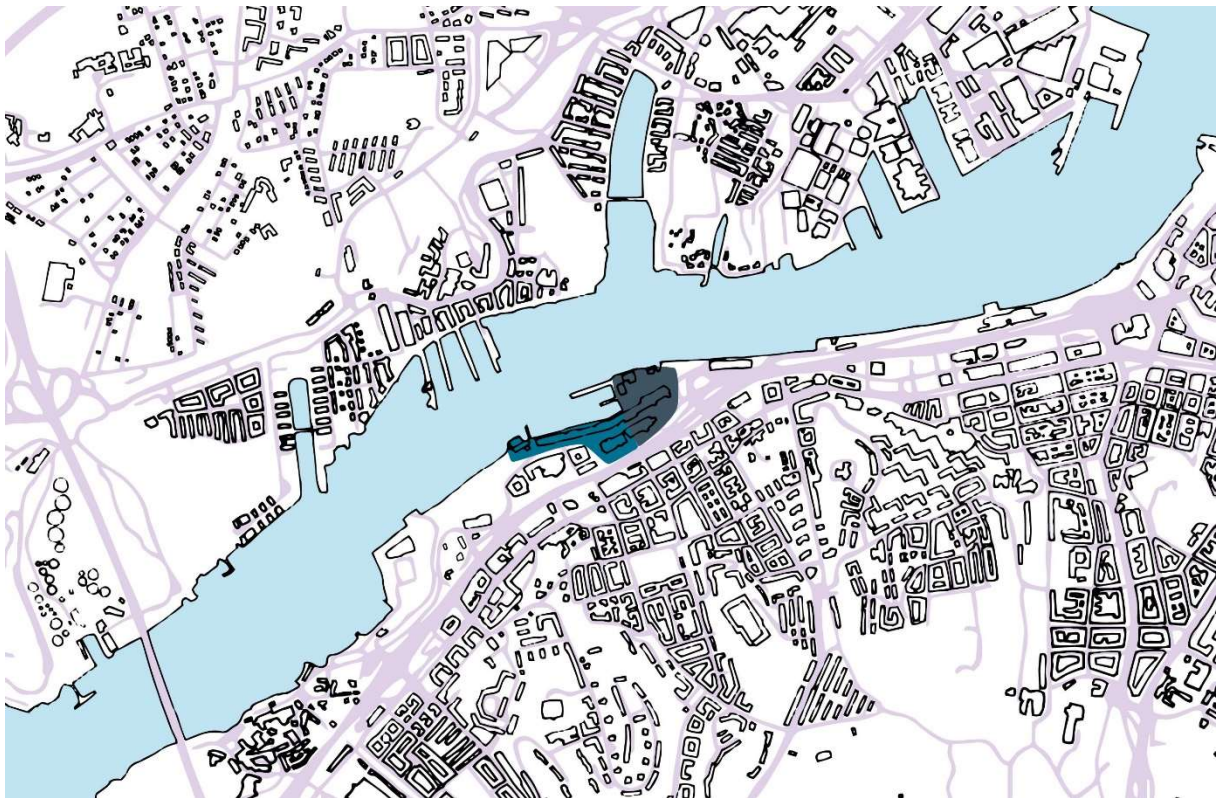


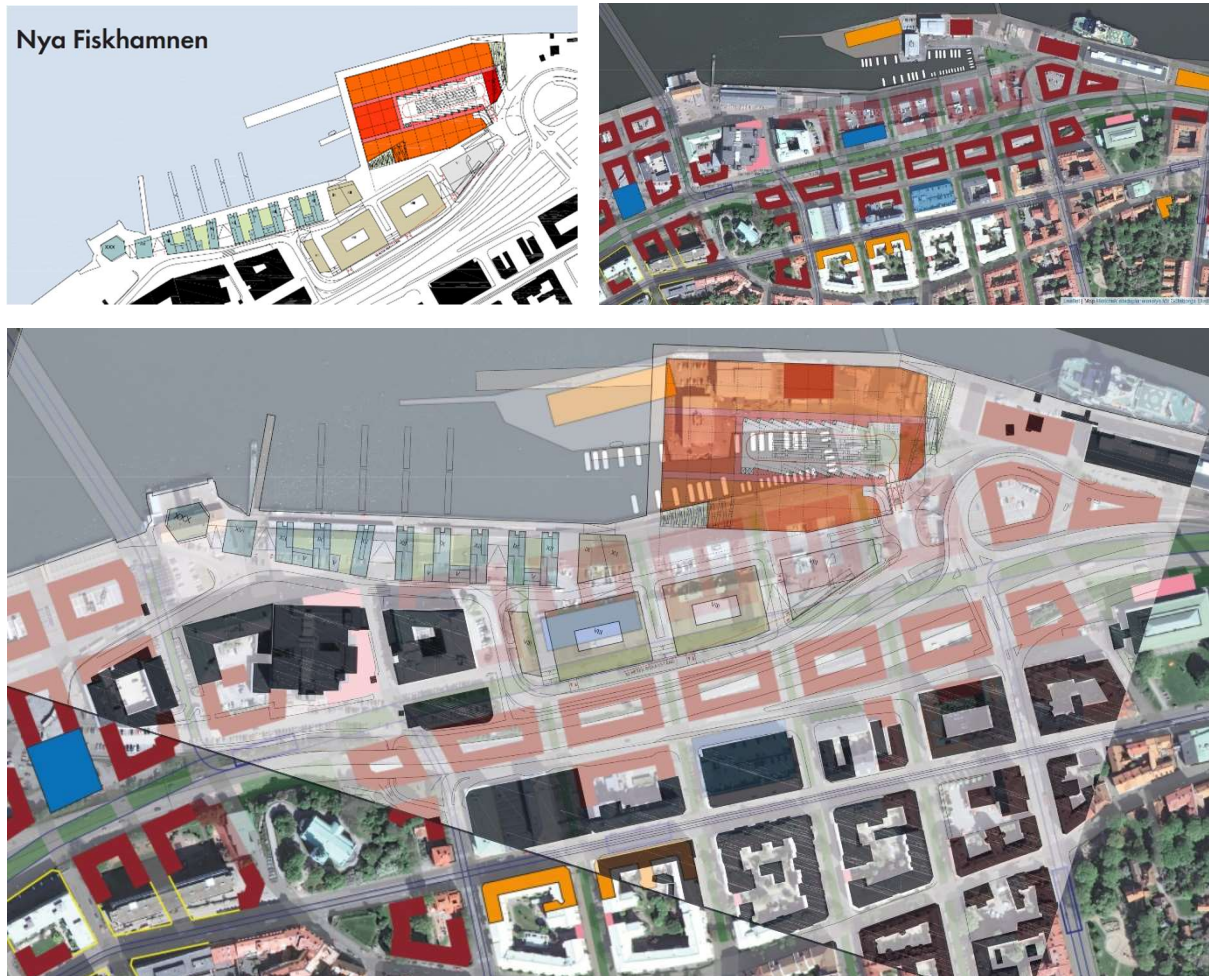
Illustration: Bild över en principiell fördelning av verksamhetsmark (mörkblå) och område för blandstad (blå) i alternativ 2.

Olika förslag kring fiskhamnens utveckling

I ett förslag från Fiskhamnens intressenter, av Wingårdhs arkitektkontor från 2020, förändras befintlig bebyggelsestruktur och alla verksamheter samlas i en byggnad i områdets östra del invid Fiskhamnsmotet. Förslagen byggnad, motsvarande ungefär en storlek av 4 kvarter i jämförelse med bebyggelsen söderut i Majorna, utgör nav för både park, fiskauktion, grossister och logistik. För att bygga vidare på Göteborgs historia kring fiske ser man också möjligheter att här exempelvis behålla och knyta nya utbildningsverksamheter till sig. En förutsättning för en levande Fiskhamn är också att restauranger, butiker och andra publika verksamheter kan förläggas här. Fiskhamnen ska bli ett turistmål.

Befintliga byggnader avses enligt förslaget rivas till förmån för planering av ny kompletterande bebyggelse i centrala och västra delen av området.

Fastighetskontorets förslag från 2016 "Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad" GUI, dnr SBK 0120/16 (f.d. "historisk stadsplaneanalys") visade också på blandstad för området i en fortsatt kvartersstruktur enligt Majorna med återskapad hamnbassäng samt flytt eller bevarande av vissa byggnader. Det innefattade både alternativ 2 och 3 att antingen ha kvar och anpassa verksamheternas nya bebyggelse efter en framtida stadsomvandling eller att flytta fiskeverksamheten till någon annan plats. Men förslaget har inte studerats djupare kring genomförandekonomi inom arbetet med denna rapport.



Skisser som redogör för olika förslag på utveckling 1) Skiss Wingårdhs Arkitektkontor AB (2020) för fiskeverksamheterna 2) Fastighetskontoret förslag (2016) utifrån historisk stadsplaneanalys 3) Sammanslagning av alternativa förslag för området

Inom området eller i anslutning till området förutspås stora kostnader kunna uppstå för bland annat hantering av infrastruktur och markförhållanden. Exempelvis om Oscarsleden ska kunna byggas om till en stadsgata så behöver de ekonomiska förutsättningarna finnas, vilket gör att det behövs exploatering och intäkter att väga mot de utgifter som detta innebär. Marken har idag problem med bl.a. sättningar vilket medför stor risk för dyra mark och anläggningskostnader. För att kunna exploatera i områden med stora utgifter kan det vara en fördel att bygga ut i etapper där man börjar med de mest ekonomiskt effektiva ytorna. De här fastigheterna behöver även vara med att delfinansiera framtida utgifter vilket bör vara ganska nära i både tid och geografi. När markvärdet ökar ytterligare över tid finns större marginaler för att belasta markytornas höga kostnader med

intäkter. Det kan behövas temporära lösningar för bullerskydd, hastighetssänkning eller liknande för att kunna bygga bostäder innan leden har byggts om till en stadsgata eller boulevard.

Denna rapport ställer inte förslag mot varandra utan visar bara att flera utredningar och förslag har gjorts. Som tidigare sagts kräver alla förslag en ekonomisk analys för själva Fiskhamnsområdet men också för omgivande områden för att omhänderta de olika strukturella frågorna som finns gemensamt såsom exempelvis klimatskydd, omvandling av Oscarsleden och geotekniska frågor.

Styrkor, möjligheter, svagheter och hot

Det är svårt att bedöma det monetära värdet men det finns ett värde i varumärket Fiskhamnen. De historiska och starka kopplingarna till staden är stora med nuvarande användning av marken längs älven med verksamheter kopplade till sjöfart och fiske. Med fiskeverksamheten kvar i området, med möjligheter till utveckling, kan den utgöra ett levande inslag kopplat till Göteborgs identitet. Att få området levande och skapa ett besöksmål är möjligt och stora delar av kajerna som inte behövs ger möjligheter för annan användning, exempelvis rekreation, utbildning och turism.

Det är också möjligt att de mål och strategier inom arbetet med ny översiktsplan för Göteborg, tillgängliggöra och stärka stadens blågröna stråk, kan omhändertas inom ramen för ändrad markanvändning. Stadsutveckling av Fiskhamnsområdet kan på sikt stöttas av planering för ny infrastruktur inom ramen för Koll2035 i form av hållplatsläge för metrobuss och stadsbana invid stigberget alternativt Oscarsleden.

Med stadsutveckling av fiskhamnsområdet kan stadsdelen Majorna utvecklas närmare vattnet med funktioner som idag saknas eller utgör brist såsom bostadsnära park och förskola/skola.

För detta alternativ krävs fortsatt utredning av finansieringen, följderna av att låsa marken för denna typ av industri samt vad det innebär för begränsande möjligheter för utveckling av omgivande mark. Den befintliga trafikförsörjningen måste också förändras.

Ny bebyggelse och blandstad kan innebära en negativ påverkan, beroende på utformning, av riksintresset för kulturmiljö Majorna och stadens identitet kopplat till hur platsen används idag. Utpekade värdefulla kulturmiljöer kan troligtvis komma att påverkas.

En utveckling enligt alternativ 2 är beroende av vilka möjligheter det finns att nå området över barriärer som Oscarsleden. Annars är risken att området fortsatt kommer att vara en enklav, utan koppling till staden. Ett annat beroende är vad som kommer att hända med Stena Lines Tysklands- och Danmarksterminal.

Finansieringen kan bli ett hot för den enskilda fiskhandlaren, avvägningen mellan att investera i Fiskhamnen och att leta lokaler på andra håll blir viktig.

Risk finns att områdets nuvarande funktioner och verksamheter trängs ut genom ett ökat utbyggnadstryck på platsen. Vid utträngning av verksamheter riskerar riksintresset för yrkesfiske få negativ påverkan. Samtidigt blir då också stadens identitet kopplat till området lidande.

Risk finns att störningar och olägenheter gällande lukt skulle kunna uppstå vid blandstad som innehåller nuvarande funktioner och verksamheter kompletterad med samlad och ny bebyggelse.

Referens gällande lukt i Detaljplan för Olof Asklunds gata.

Alternativ 3 – Hela eller delar av Fiskhamnens verksamhet flyttas till annan plats och området frigörs helt för stadsomvandling

Hela eller delar av fiskhamnsverksamheten föreslås ges en annan lokalisering och Fiskhamnsområdet frigörs för stadsomvandling. Alternativet innebär att Fiskhamnens nuvarande mark blir tillgänglig för andra verksamheter inom befintlig markanvändning alternativt ny markanvändning. Det kan antingen handla om fortsatt användning som industrimark, en utveckling av platsen som verksamhets- och företagsområde alternativt en utvecklad blandstad med bostäder och verksamheter. För en blandstad kan delar av fiskeverksamheten inkorporeras.

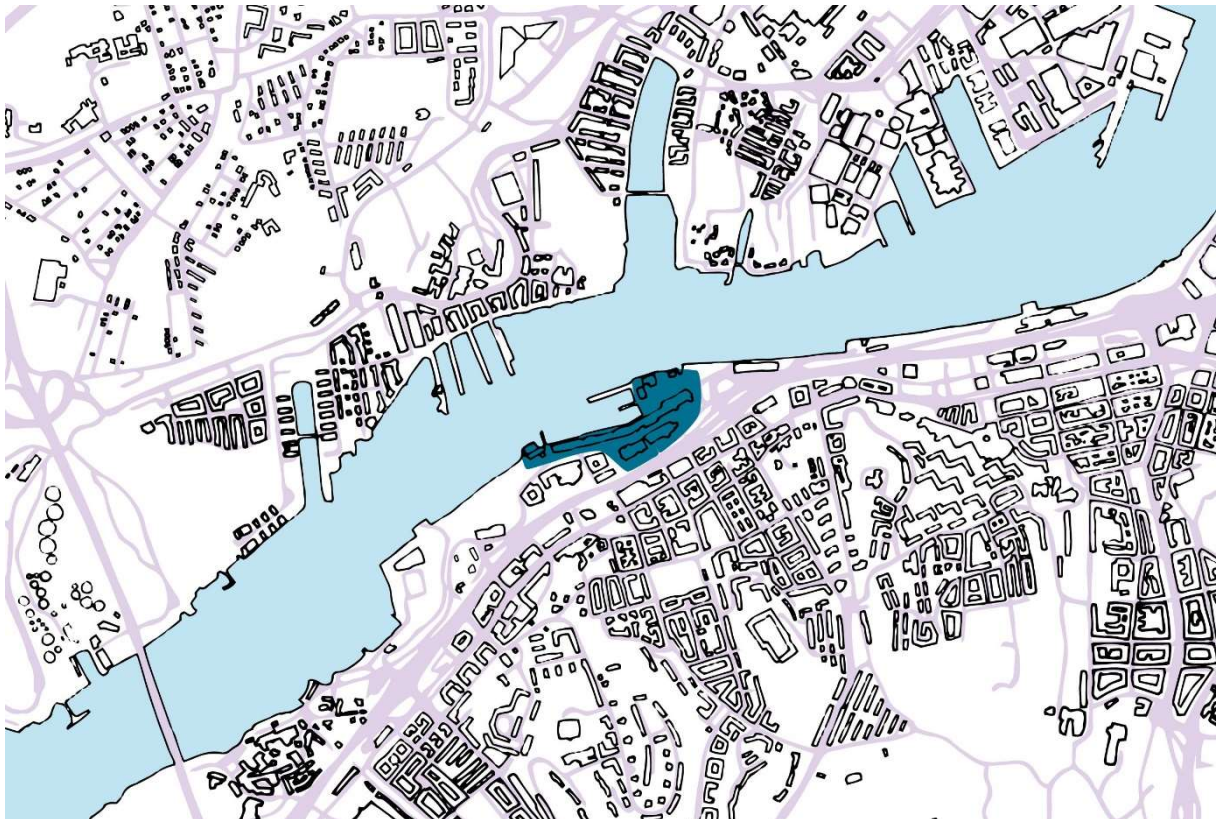


Illustration: Bilden visar alternativ 3, hela området frigörs för stadsutveckling om fiskeverksamheten flyttar

Nya lägen vid en flytt av verksamheten

Val av nya lägen förutsätter tillräckligt stort utrymme för alla verksamheter att kunna samlokaliseras inom ett och samma område, med befintlig markanvändning industri- och verksamheter och med närhet till kommunikation. Följande exempel uppfyller dessa kriterier:

Plats A

Östra Hisingens industriområde mellan Angeredsbbron och Tingstad och möjligtvis nära Bäckebo ifall Fiskhamnen vill ha en ny publik del. Partihallsområdet har svårt att ta en så stor byggnadsvolym om man inte separerar partihandelsfunktionen från industrifunktionen eller kan bygga den i två (eller fler) plan. Det kräver även ny infrastruktur.

Plats B

Västra Hisingen, längs norrleden – Säve flygplatsområdet skulle kunna klara en så här stor volym och ligger ganska bra till i tid med ett planprogram som är på gång. Här är det inte lika lämpligt med någon publik del utan mer som en renodlad industriell verksamhet.

Plats C

Sisjöns industriområde. Det är gränsfall om anspråket på så stora ytor fungerar men det är i alla fall intressant att utreda vidare. Fastighetskontoret äger nästan ingen mark här vilket gör det aktuellt att köpa in mark i så fall.

Utanför Göteborgs stad, inom regionen, finns det andra alternativa lägen för en framtida fiskerinäring. Till exempel: Mölnlycke företagspark i Härryda kommun där Nordsjö fisk redan har etablerat sig eller vid liknande etableringar med god logistik i andra kommuner i Göteborgs närhet. Men Fiskhamnens verksamhet är symboliskt viktigt för Göteborg och en eventuell flytt eftersträvas i första hand ske till en plats inom kommunen.

En mindre del fisk levereras till Fiskhamnen idag, främst skaldjur, med båt. Alternativ 3 innebär med stor sannolikhet att det kustnära läget försvinner. Det är en fråga som i nära samarbete med verksamheterna måste utredas. Kan även dessa fångster transporteras landvägen?

Utveckling av platsen efter omlokalisering

Genom gällande markanvändning för industri- och verksamhetsmark där fiskeverksamheterna flyttas och ersätts med nya verksamheter kommer fortsatt området att utgöra en barriär för Majorna att nå vatten samt kan området inte kopplas samman med övrig stadsutveckling längs med älven.

Beroende på den verksamhet som flyttar till platsen, kommer markanvändningen för industri alltjämt behöva god trafikförsörjning. Detta kan utgöra ett incitament för att i motsats till vad som föreslås inom arbetet med ny översiktsplan, fördjupad för centrala Göteborg, bygga bort stadens barriärer och tillgängliggöra och utveckla älvkanterna som blågröna stråk.

Beroende på verksamhetens innehåll, utformning och möjlighet att inrymmas inom befintlig bebyggelsestruktur kan påverkan på området runt Majorna vara negativ samt riksintresset för kulturmiljö för Majorna.

Verksamhets- och företagsområde

Fiskhamnsområdet skulle kunna utvecklas och har potential för till mer förtätning av småskaliga verksamheter och företag på sikt. Området kommer efter 2035 att vara väl uppkopplat på kollektivtrafik utifrån de förslag som finns inom koll 2035 för metrobuss och stadsbana. Detta med närhet till älv och Lindholmen kommer potentiellt kunna vara en attraktiv plats för etablering av diversifierade företag och verksamheter. Potential finns att bibehålla mark central för en mer storskalig blandstad där Fiskhamnsområdet kan utgöra ett område som särskiljer sig från andra omvandlingsområden. Referensområde Ringön

Utvecklad blandstad – bostäder och verksamheter

Förändrad markanvändning och planering av ny bebyggelse i området kan möjliggöra för en bättre sammankoppling mellan Majorna och älven samt innebära utveckling av blågrönt stråk, älvkantsskydd samt tillgänglighet till vatten för allmänhet. Vidare kan området innehålla och komplettera Majorna med plats för funktioner som idag saknas såsom bostadsnära park och samhällsservice. På sikt, då möjligheter för fortsatt stadsutveckling ges för Stena Line Danmarks och Tysklands terminal, kan området kopplas samman med utvecklingen i södra Älvstaden

Styrkor, möjligheter, svagheter och hot

Den största styrkan med en flytt av verksamheten blir att marken kan användas för utveckling av staden. Området kan utvecklas på det sättet som staden finner lämpligt och i den takt som staden

bäst ser oberoende av åtgärder som behöver hanteras nu eller på längre sikt. Området blir utan beroende av nuvarande verksamheter. Istället kan området stötta en omvandling längs älven och överbrygga barriärer.

Fiskhamnsområdet kan utvecklas som ett av flera omvandlingsområden i centrala staden längs älven och bidra till att tillskapa fler bostäder och service i centrala Göteborg. För Majornas del skulle det innebära att man får en koppling till vattnet. Självklart skulle namnet Fiskhamnen kunna behållas och ges legitimitet inom ramen för blandstad genom att exempelvis tillföra saluhall och restauranger med koppling till havet.

Att flytta hela fiskeverksamheterna blir komplext, en ny byggnad ska finansieras och verksamheterna ska vilja flytta. En flytt måste dessutom gå i samma takt som utvecklingen av området man lämnar. Resultatet blir annars outnyttjade byggnader och kajer.

En omlokalisering av verksamheterna skulle innebära att Fiskhamnsområdets funktion både historiskt och idag kopplat till platsen försvinner.

Risk finns att om nuvarande funktioner och verksamheter flyttas, som idag upprätthåller fiskhamnsområdets karaktär och identitet och är en viktig del av Göteborgs historia, kan en del av Göteborgs stads identitet försvagas.

Riksintresset för såväl kulturmiljö Majorna och yrkesfisket kan påverkas.

Bilaga - Rapport Förstudie Fiskhamnen, upprättad av ELU 2020-06-26.

En redogörelse för befintliga konstruktioner av kajer och hamnplanen, sammanfattning geoteknik, förslag nya konstruktioner och kalkyl.