

Styrelsehandling 9  
Älvstranden Utveckling AB  
Diarienummer 0156/21  
2021-05-10  
Rune Arnesen, Stadsutvecklingschef Älvstranden Utveckling  
Peter Björk, Projektledare

## Informationsärende – Remiss Ekonomisk åtgärdsplan Älvstaden

2021-03-16 fick Älvstranden Utveckling ett remissutskick från Fastighetskontoret för yttrande. Remissen ska styrelsebehandlas.

### Sammanfattning

Den 20 maj 2020 gav Kommunstyrelsen Fastighetskontoret i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för att nå en exploateringsekonomi i balans för Älvstaden.

Denna åtgärdsplan redovisades i en rapport, Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden, i Fastighetsnämnden 2020-10-19. Fastighetsnämndens uppdrag med åtgärdsplanen var att identifiera åtgärder för att nå en ekonomi i balans inom Älvstaden, med utgångspunkt i ett prognostiserat underskott om cirka 2 miljarder enligt Färdplan Älvstaden version 2020–2021.

I enlighet med återremissyrkande i Kommunstyrelsen 2020-12-16 angående Fastighetsnämndens delredovisning och rapport Ekonomisk åtgärdsplan, fick Fastighetsnämnden i uppdrag att 1) inkludera Kommunfullmäktiges beslut 2020-11-12 om projekt Skeppsbron, 2) att i rapporten beakta utredning om avveckling av verksamheten i Älvstranden Utveckling AB, 3) att involvera berörda nämnder och styrelser i ett remissutskick av rapport Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden.

Hela remissen beskrivs i sin helhet i Bilaga 1.

### Hantering

1. Information till styrelsen 2021-04-19.
2. Information kring arbetet med remissvaret 2021-05-10.
3. Styrelsebeslut om bolagets förslag på remissvar 2021-06-14.
4. Inskick av remissvar senast 2021-06-30.

### Föredragande

Peter Björk, Projektledare, ansvarar för att samordna bolagets remissvar. Peter och Rune Arnesen, Stadsutvecklingschef Älvstranden Utveckling, beskriver ärendet.

### Bilagor

Bilaga 1. Remissutskick i sin helhet.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2021-03-15

Diarienummer 0851/21

Handläggare

Marie Peterson

Telefon: 031-368 11 83

E-post: marie.peterson@fastighet.goteborg.se

## **Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden, begäran om remittering**

### **Förslag till beslut**

I fastighetsnämnden

1. Fastighetsnämnden ger kontoret i uppdrag att skicka tjänsteutlåtande *Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden* dnr 5610/20, på remiss till berörda nämnder och styrelser med svar på remiss senast 2021-06-30
2. Fastighetsnämnden ger kontoret i uppdrag att sammanställa alla inkomna synpunkter på ovan remissutskick för information till fastighetsnämnden i september samt att ta fram ett förslag till en reviderad Ekonomisk åtgärdsplan till fastighetsnämnden i november
3. att nämndens beslut förklaras omedelbart justerat

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsen gav fastighetskontoret i uppdrag, den 20 maj 2020 att ta fram en åtgärdsplan för att hitta en exploateringsekonomi i balans för Älvstaden (§463 1377/19). Denna åtgärdsplan redovisades i en rapport, *Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden*, diarienummer 5610/20, i fastighetsnämnden den 19 oktober 2020. Fastighetsnämndens uppdrag med den Ekonomiska åtgärdsplanen var att identifiera åtgärder för att nå en ekonomi i balans inom Älvstaden, med utgångspunkt i ett prognostiserat underskott om cirka 2 miljarder enligt Färdplan Älvstaden version 2020–2021, vilket måste hanteras för att nå en ekonomi i balans.

I enlighet med återremissyrkande (§13 1453/20) i kommunstyrelsen den 16 december 2020 angående fastighetsnämndens delredovisning och rapport Ekonomisk åtgärdsplan, hemställs fastighetsnämnden att 1) inkludera kommunfullmäktiges beslut 2020-11-12 §2 1859/17 avseende projekt Skeppsbron, 2) att i rapporten beakta utredning om avveckling av verksamheten i Älvstranden Utveckling AB, 3) att involvera berörda nämnder och styrelser i ett remissutskick av rapport Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden. Detta tjänsteutlåtande avser uppdrag enligt hemställan (§13 1453/20), punkt 3.

I den reviderade Ekonomiska åtgärdsplan som planeras att rapporteras till fastighetsnämnden i november, kommer fastighetskontoret att inkludera kommunfullmäktiges beslut 2020-11-12 § 2 1859/17 avseende projekt Skeppsbron, beakta inkomna remissynpunkter samt lämna tydliga förslag på åtgärder för att nå en ekonomi i balans enlighet med återremissyrkandet (§463 1377/19) i kommunstyrelsen den 20 maj 2020, med uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för att hitta en exploateringsekonomi i balans för Älvstaden.

I enlighet med återremissyrkande (§13 1453/20) i kommunstyrelsen den 16 december angående fastighetsnämndens delredovisning och rapport Ekonomisk åtgärdsplan, hemställs fastighetsnämnden beakta utredning om avveckling av verksamheten i Älvstranden Utveckling AB. Detta görs genom att delta i arbetet som leds av Stadshus AB.

## **Ekonomiskt perspektiv**

Ej aktuellt i detta tjänsteutlåtande

## **Socialt perspektiv**

Ej aktuellt i detta tjänsteutlåtande

## **Ekologiskt perspektiv**

Ej aktuellt i detta tjänsteutlåtande

## **Bilagor**

1. Följebrev remissutskick Ekonomisk åtgärdsplan
2. Remissfrågor samt svarsmall Ekonomisk åtgärdsplan
3. Återremissyrkande KS§463 1377/19 Ekonomisk åtgärdsplan
4. Tjänsteutlåtande Ekonomisk åtgärdsplan Älvstaden  
dnr 5610/20, dat 2020-10-19
5. Protokollsutdrag FN§186 5610/20 dat 201019
6. Återremissyrkande KS§13 1453/20 dat 201216
7. Protokoll Beslut om Skeppsbron KF§2 1859/17 dat 201112

## Ärendet

I enlighet med återremissyrkandet (§463 1377/19) i kommunstyrelsen den 20 maj 2020 har fick fastighetsnämnden i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för att hitta en exploateringsekonomi i balans för Älvstaden. Denna åtgärdsplan redovisades i en rapport, Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden, för fastighetsnämnden 19 oktober 2020 med diarienummer 5610/20. Fastighetsnämndens uppdrag med den Ekonomiska åtgärdsplanen var att identifiera åtgärder för att nå en ekonomi i balans, med utgångspunkt ett prognostiserat underskott om cirka 2 miljarder, vilket måste hanteras för att nå en ekonomi i balans.

Fastighetsnämnden fick genom återremissyrkande (§13 1453/20) den 16 december 2020 och hemställan av kommunstyrelsen att inkludera kommunfullmäktiges beslut 2020-11-12 § 2 1859/17 avseende projekt Skeppsbron samt att i rapporten beakta utredning om avveckling av verksamheten i Älvstranden Utveckling AB och involvera berörda nämnder och styrelser i ett remissutskick av rapport Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden. Detta tjänsteutlåtande avser uppdrag enligt hemställan (§13 1453/20), punkt 3.

## Beskrivning av ärendet

Ett förslag till färdplan Älvstaden version 2020–2021, togs fram inom ramen för samverkansorganisationen inom Älvstaden och godkändes av Älvstadens portföljstyrgrupp efter förvaltningsremiss till berörda förvaltningar och bolag. Färdplanen version 2020–2021, skulle utgöra en del av underlaget till budgetförutsättningar för budget 2021.

Kommunstyrelsen beslutade den 20 maj 2020, i enlighet med återremissyrkande och särskilt yttrande från Socialdemokraterna, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna, att fastighetsnämnden som ansvarig för stadens totala exploateringsekonomi, tillsammans med samverkansorganisationen för Älvstaden, kommunstyrelsen och övriga berörda nämnder och bolag inom stadsutvecklingsområdet, fick i uppdrag att ta fram en ekonomisk åtgärdsplan och en reviderad version av Färdplan Älvstaden. Uppdraget var att hitta en exploateringsekonomi i balans och med utgångspunkt i ett prognostiserat underskott om cirka 2 miljarder vilket måste hanteras för att nå en ekonomi i balans.

Nettoinvesteringen enligt den senaste versionen av färdplanen för Älvstaden, version 2020–2021, är prognostiserat till 2 200 miljoner för de delar av Älvstaden som befinner sig i detaljplane-/programskede och genomförandeskedet. Enligt återremissyrkandet ska nettoinvesteringen hanteras för att nå en ekonomi i balans.

Återremissyrkandet innehåller flera deluppdrag, bland annat att ta fram en reviderad Färdplan där social infrastruktur ska säkerställas. Fastighetskontoret bedömer att uppdraget om en reviderad Färdplan måste omhändertas utifrån den politiska inriktning för Älvstaden som anges med utgångspunkt i de förslag till åtgärder som presenteras i tjänsteutlåtande Ekonomisk åtgärdsplan, dnr 5610/20 och efter beslut om inriktning i kommunfullmäktige.

I enlighet med återremissyrkande (§13 1453/20) i kommunstyrelsen den 16 december angående fastighetsnämndens delredovisning och rapport Ekonomisk åtgärdsplan, hemställs fastighetsnämnden att 1) inkludera kommunfullmäktiges beslut 2020-11-12 § 2 1859/17 avseende projekt Skeppsbron, 2) att i rapporten beakta utredning om avveckling av verksamheten i Älvstranden Utveckling AB, 3) att involvera berörda nämnder och styrelser i ett remissutskick av rapport Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden. Detta tjänsteutlåtande avser uppdrag enligt hemställan (§13 1453/20), punkt 3.

Fastighetskontoret avser med detta tjänsteutlåtande remittera berörda nämnder och styrelser enligt uppdrag.

## Förvaltningens överväganden

Fastighetskontorets rekommendation är att

- remittera tjänsteutlåtande dnr 5610/20 till berörda nämnder och styrelser med svar på remiss senast 2021-06-30
- sammanställa alla inkomna synpunkter på ovan remissutskick för information till fastighetsnämnden i september samt att ta fram ett förslag till en reviderad Ekonomisk åtgärdsplan till fastighetsnämnden i november
- be om remissinstansernas synpunkter på remissfrågor nedan

1) *Vad innebär Ekonomisk åtgärdsplan för er förvaltning/bolag?*

2) *Vad anser er förvaltning/bolag behöver förändras alternativt anpassas i Ekonomisk åtgärdsplan avseende;*

1. *Vilka förslag har er förvaltning/bolag för att nå en ekonomi i balans*

- a) *per delområde*
- b) *per Älvstaden som helhet*

2. *Vilka förslag har er förvaltning/bolag för att nå en hög nytta och kvalitet, i förhållande till fastighetskontorets uppdrag om en ekonomi i balans (underskott om cirka 2 mdr).*

- a) *per delområde*
- b) *per Älvstaden som helhet*

3. *Definiera vad som ytterligare kan förändras, för att uppnå en ekonomi i balans, mot bakgrund av kommunfullmäktiges beslut den 16 december 2020, att genomföra Skeppsbron och redovisa andra planer som ekonomiskt väger upp ett prognostiserat underskott i planen för Skeppsbron(-860mkr)*

- a) *per delområde*
- b) *per Älvstaden som helhet*

4. *Vilka förslag har er förvaltning/bolag för att nå en rimlig utbyggnadstidplan, där staden lever upp till en ekonomi i balans över en rullande tio-års period, sett till stadens totala stadsutvecklingsportfölj (pågående samt kommande stadsutvecklingsprojekt)*
  - a) *per delområde*
  - b) *per Älvstaden som helhet*
- 3) *Vad i Ekonomisk åtgärdsplan anser er förvaltning/bolag är viktigt att kommunfullmäktige beslutar om?*
- 4) *Vad i Ekonomisk åtgärdsplan ser ni är nämndens/förvaltningens eller styrelsens/bolagets eget ansvar att fatta beslut om?*
- 5) *Övriga synpunkter?*

\*\*\*

Martin Öbo

Fastighetsdirektör

Karin Frykberg

Avdelningschef



**Följebrev**

Utfärdat 2021-03-15

Diarienummer 0851/21

Handläggare

Marie Peterson

Telefon: 031-368 1183

E-post: [marie.peterson@fastighet.goteborg.se](mailto:marie.peterson@fastighet.goteborg.se)

## **Möjlighet att lämna yttrande över Fastighetsnämndens Ekonomiska åtgärdsplan för Älvstaden, dnr 5610/20**

Kommunstyrelsen uppdrog åt fastighetsnämnden genom ett återremissyrkande (§463 1377/19) i kommunstyrelsen den 20 maj 2020, att ta fram en åtgärdsplan för att hitta en exploateringsekonomi i balans för Älvstaden. Denna åtgärdsplan redovisades i en rapport, Ekonomiskt åtgärdsplan för Älvstaden, diarienummer 5610/20.

Fastighetsnämnden har nu beslutat att skicka Ekonomisk åtgärdsplan på remiss till berörda nämnder och styrelser, enligt förteckning nedan, med begäran om svar senast 2021-06-30.

Remissinstanserna ombeds att bortse från kapitel Skeppsbron i tjänsteutlåtande dnr 5610/20, bilaga 4 då med anledning av återremissen och uppdraget om att ”inkludera KF:s beslut om Skeppsbron”.

### **Svar önskas senast 30 juni 2020**

Svaret skickas till [fastighetskontoret@fastighet.goteborg.se](mailto:fastighetskontoret@fastighet.goteborg.se) med hänvisning till diarienummer 0851/21.

Eventuella frågor i samband med ert yttrande besvaras av handläggaren för ärendet. För kommunala organisationer ska svaret vara nämnd- eller styrelsebehandlat. Vid nämnd- eller styrelsebehandlat ärende översänds protokollsutdrag jämte tjänsteutlåtande.

## **Bilagor**

- 1) Tjänsteutlåtande Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden, begäran om remittering dnr 0851/21, daterat 2021-03-15
- 2) Tjänsteutlåtande Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden, dnr 5610/20, daterat 2020-10-19
- 3) Remissfrågor samt svars mall

Fastighetskontoret

Martin Öbo

Fastighetsdirektör

## **Remissinstanser**

Kommunstyrelsen

Göteborgs stadshus AB

Byggnadsnämnden

Trafiknämnden

Park och Naturnämnden

Älvstranden Utvecklings AB

Kretslopp och Vattennämnden

Socialnämnd Hisingen

Socialnämnd Centrum

Business Region Göteborg AB



Utfärdat xxxx-xx-xx  
Diarienummer mottagande  
diarienummer 0851/21

Kontaktperson  
Förnamn Efternamn

## Remissfrågor, svarsmall

### 1) Vad innebär Ekonomisk åtgärdsplan för er förvaltning/bolag?

Ange:

### 2) Vad anser er förvaltning/bolag behöver förändras alternativt anpassas i Ekonomisk åtgärdsplan avseende;

#### 1. Vilka förslag har er förvaltning/bolag för att nå en ekonomi i balans

##### a) per delområde

Ange:

##### b) per Älvstaden som helhet

Ange:

2. Vilka förslag har er förvaltning/bolag för att nå en hög nytta och kvalitet i förhållande till fastighetskontorets uppdrag om en ekonomi i balans (underskott om cirka 2 mdr).

a) per delområde

Ange:

b) per Älvstaden som helhet

Ange:

3. Definiera vad som ytterligare kan förändras, för att uppnå en ekonomi i balans, mot bakgrund av kommunfullmäktiges beslut den 16 december 2020, att genomföra Skeppsbron och redovisa andra planer som ekonomiskt väger upp ett prognostiserat underskott i planen för Skeppsbron (-860mkr)

a) per delområde

Ange:

b) per Älvstaden som helhet

Ange:

4. Vilka förslag har er förvaltning/bolag för att nå en rimlig utbyggnadstidplan, där staden lever upp till en ekonomi i balans över en rullande tio-års period sett till stadens totala stadsutvecklingsportfölj (pågående samt kommande stadsutvecklingsprojekt)

a) per delområde

Ange:

b) per Älvstaden som helhet

Ange:

**3. Vad i Ekonomisk åtgärdsplan anser er förvaltning/bolag är viktigt att kommunfullmäktige beslutar om?**

Ange:

**4. Vad i Ekonomisk åtgärdsplan ser ni är nämndens/förvaltningens eller styrelsens/bolagets eget ansvar att fatta beslut om?**

Ange:

**5. Övriga synpunkter?**

Ange:

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

2020-04-30

2.1.9

## **Återremissyrkande – Färdplan Älvstaden version 2020 – 2021**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

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

### **Yrkandet**

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

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

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



## Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2020-10-19

Diarienummer 5610/20

Handläggare

Lukas Jonsson och Marie Peterson

Telefon: 031-368 12 01, 031-368 11 83

E-post: [namn.efternamn@fastighet.goteborg.se](mailto:namn.efternamn@fastighet.goteborg.se)

# Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden

## Förslag till beslut

I fastighetsnämnden

1. Fastighetsnämnden godkänner fastighetskontorets rapportering av uppdraget och översänder ärendet till kommunstyrelsen för slutligt ställningstagande i kommunfullmäktige.
2. Fastighetsnämnden tar i övrigt inte ställning till de åtgärdsalternativ eller den rekommendation som presenteras i detta tjänsteutlåtande.

## Sammanfattning

I enlighet med återremissyrkandet (§463 1377/19) i kommunstyrelsen den 20 maj 2020 från Socialdemokraterna, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna har fastighetsnämnden fått i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för att hitta en exploateringsekonomi i balans för Älvstaden.

Utgångsläget för genomlysningen är ett underskott på -2 200 mkr, enligt Färdplan Älvstaden version 2020–2021. Under en begränsad utredningstid har fastighetskontoret inhämtat underlag, genomlyst och analyserat de ekonomiska förutsättningarna för de delområden som ingår i Älvstaden. Kontoret redogör för ett antal möjliga åtgärdsalternativ för respektive delområde. Utifrån dessa lämnar fastighetskontoret en rekommendation på åtgärdsalternativ för samtliga delområden som sammantaget uppvisar förutsättningar för en väsentligt förbättrad exploateringsekonomi för Älvstaden som helhet.

En förbättrad exploateringsekonomi kan sannolikt uppnås på flera sätt och fastighetskontoret vill understryka att det är möjligt för politiken att fritt kombinera åtgärdsalternativ utifrån respektive delområde. Fastighetskontoret bedömer emellertid att förutsättningarna för att väsentligt förbättra Älvstadens exploateringsekonomi i huvudsak är beroende av principiella ställningstaganden av olika karaktär för Skeppsbron, Frihamnen och Backaplan. Fastighetskontoret vill därmed understryka att de föreslagna åtgärderna för dessa tre områden utgör grundförutsättningar för en ekonomi i balans.

## Ekonomiskt perspektiv

Fastighetskontorets arbete har utgått från att inom Älvstadens delområden föreslå sådana åtgärder som fastighetskontoret bedömer skulle kunna bidra till en exploateringsekonomi i balans för Älvstaden enligt stadens finansiella inriktning.

Fastighetskontoret anser att den finansiella inriktningen för kommunens exploateringsverksamhet, som innebär att inkomster och utgifter över en rullande tioårsperiod ska vara i balans, är bra och ändamålsenlig ur ett risk- och finansieringsperspektiv.

Fastighetskontoret bedömer samtidigt att en utvärdering av exploateringsekonomin utifrån den finansiella inriktningen inte ger en heltäckande bild av exploateringsverksamhetens påverkan på stadens ekonomi i ett bredare perspektiv. Uppdraget och den finansiella inriktningen fokuserar på kassaflödet som exploateringsverksamheten genererar. Fastighetskontoret bedömer att ett ensidigt fokus på exploateringsverksamhetens kassaflöde inte ger en helhetsbild av dess påverkan på stadens långsiktiga finansiella ställning. Exploateringsprojektens driftpåverkan och kapitalkostnadernas årliga resultatpåverkan skulle, enligt fastighetskontorets bedömning, utgöra en kompletterande bild av exploateringsverksamhetens påverkan på stadens ekonomi och långsiktiga finansieringsförmåga.

En sådan analys har dock inte varit möjlig att genomföra inom ramen för det aktuella uppdraget. Fastighetskontoret anser att en analys som fokuserar på exploateringsverksamhetens resultatpåverkan, det vill säga hur exploateringsekonomin påverkar stadens resultat på kort och lång sikt hade kompletterat det aktuella uppdragets syfte. Det innebär att driftskonsekvenser i form av reavinster, upplåtelseintäkter, anläggningarnas kapitalkostnader samt schablonmässiga kostnader för drift och underhåll, kan komplettera det aktuella uppdragets fokus på inkomster och utgifter. Detta för att underlätta för politiska ställningstaganden i fråga om ekonomiska prioriteringar och planering för stadsutvecklingen och god ekonomisk hushållning. Fastighetskontoret anser dock att denna typ av kompletterande ekonomiska analyser, det vill säga driftpåverkan hos andra nämnder till följd av exploateringsverksamheten, rimligen behöver inrymmas i det fastställda reglementet för fastighetsnämnden. Kontorets uppfattning är att det idag inte är tydligt klarlagt huruvida denna typ av analyser ingår i fastighetsnämndens uppdrag.

Staden är inne i en period med ett flertal stora pågående stadsutvecklingsprojekt, bland annat de områden som ska utvecklas inom ramen för Älvstaden. Stadsledningskontoret har i samband med framtagandet av den nya riktlinjen för god ekonomisk hushållning gjort bedömningen att det är relevant att även fortsättningsvis behålla en finansiell inriktning som är kopplad till stadsutveckling och exploatering. Enligt denna riktlinje för god ekonomisk hushållning ska exploateringsverksamheten, som huvudprincip, över tid bära investeringsutgifterna för iordningställande av kvartersmark och utbyggnad av allmän plats som uppstår som en direkt konsekvens av exploateringsprojekten.

## **Socialt perspektiv**

Den senaste versionen av färdplanen (2020–2021) omfattar kommunal service och social infrastruktur, fördelat på en kortfattad beskrivning av hur behovet av kommunal service såsom förskola och skola omhändertas i utvecklingen av Älvstaden samt att den sociala dimensionen synliggörs i vissa av kvalitetsbeskrivningarna i de ingående delområdenas beskrivningar av områdets utveckling. Eventuella målkonflikter behöver klarläggas och hanteras i tidiga skeden, exempelvis planprogramsskede, och de konkreta konsekvenserna för den sociala dimensionen behöver hanteras i arbetet med detaljplaner, markanvisningar och avtal.

I förhållande till uppdraget om att nå en ekonomi i balans i Älvstaden bedömer fastighetskontoret att andra målsättningar om till exempel blandade upplåtelseformer i nyproduktion blir en fråga om finansiering av de åtaganden som planeringen medför. Principiellt handlar frågan om att stadens marktillgångar säljs till ett lägre pris, eftersom byggrättsvärden för hyresrätter är lägre än för bostadsrätter, för att finansiera en blandning av upplåtelseformer. Upplåtelseform påverkar marknadsvärdet på stadens mark och får därför konsekvenser för exploateringsekonomin. Som uppdraget är formulerat kan därför målsättningar om blandade upplåtelseformer och målsättningar ur ett socialt perspektiv komma att få negativa konsekvenser för stadens exploateringsekonomi. På motsvarande sätt kan målsättningar om en exploateringsekonomi i balans försvåra måluppfyllser om en blandning av upplåtelseformer och ett socialt blandat boende.

Fastighetskontoret bedömer att de förslag till åtgärder som presenteras i detta tjänsteutlåtande inte har väsentliga negativa sociala konsekvenser i jämförelse med Färdplanen version 2020–2021.

## Ekologiskt perspektiv

Den senaste färdplanen för Älvstaden berör till viss del den ekologiska dimensionen i delområdesbeskrivningarna. Bland annat beskrivs buller, luft- och markmiljö samt behov av klimatanpassning. Övergripande fokuserar färdplanen på de mest centrala genomförandefrågorna och redovisar behov inom bland annat klimatanpassning.

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

Fastighetskontoret bedömer att de förslag till åtgärder som presenteras i detta tjänsteutlåtande inte har väsentliga negativa ekologiska konsekvenser i jämförelse med Färdplanen version 2020–2021.

## Bilagor

1. Återremissyrkandet §463 1377/19
2. Färdplan Älvstaden version 2020–2021
3. Utdrag ur kommunstyrelsens protokoll, §463, 2020-05-20
4. Kartor över delområden inom Älvstaden
5. Innehållsförteckning för tjänsteutlåtande

## Ärendet

I enlighet med återremissyrkandet (§463 1377/19) i kommunstyrelsen den 20 maj 2020 från Socialdemokraterna, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna har fastighetsnämnden fått i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för att hitta en exploateringsekonomi i balans för Älvstaden.

## Beskrivning av ärendet

Ett förslag till färdplan Älvstaden version 2020–2021 har tagits fram inom ramen för samverkansorganisationen inom Älvstaden och godkändes av Älvstadens portföljstyrgrupp efter förvaltningsremiss till berörda förvaltningar och bolag. Den senaste versionen av färdplanen utgör en del av underlaget till budgetförutsättningar för budget 2021.

Kommunstyrelsen beslutade den 20 maj 2020, i enlighet med återremissyrkande och särskilt yttrande från Socialdemokraterna, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna, att fastighetsnämnden som ansvarig för stadens totala exploateringsekonomi, tillsammans med samverkansorganisationen för Älvstaden, kommunstyrelsen och övriga berörda nämnder och bolag inom stadsutvecklingsområdet, får i uppdrag att ta fram en ekonomisk åtgärdsplan och en reviderad version av Färdplan Älvstaden. Utgångspunkten för detta arbete ska vara att hitta en exploateringsekonomi i balans.

Nettoinvesteringen enligt den senaste versionen av färdplanen för Älvstaden är prognostiserat till 2 200 mkr för de delar av Älvstaden som befinner sig i detaljplane-/programskede och genomförandeskedet. Enligt återremissyrkandet ska nettoinvesteringen hanteras för att nå en ekonomi i balans.

Återremissyrkandet innehåller flera deluppdrag, bland annat att ta fram en reviderad Färdplan där social infrastruktur ska säkerställas. Fastighetskontoret bedömer att uppdraget om en reviderad Färdplan måste omhändertas utifrån den politiska inriktning för Älvstaden som anges med utgångspunkt i de förslag till åtgärder som presenteras i detta tjänsteutlåtande.

## Förvaltningens överväganden

Fastighetskontoret har identifierat åtgärder som, enligt fastighetskontoret, sammantaget skulle kunna vidtas för att uppnå en väsentligt förbättrad exploateringsekonomi för Älvstaden. Kontoret vill uppmärksamma att det finns flera möjliga åtgärder och kombinationer av dessa som bidrar till olika utfall. Med hänvisning till de överväganden som framförs i detta tjänsteutlåtande lämnar fastighetskontoret, i slutet av detta tjänsteutlåtande, en rekommendation till åtgärder.

## Förutsättningar för uppdraget

Fastighetsnämnden ansvarar för kommunens mark- och exploateringsverksamhet och nämnden ska ha en samordnande roll för de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att en detaljplan ska kunna genomföras.

### ***Begränsad tid för uppdraget***

Fastighetskontoret vill understryka att uppdragstiden har utgjort en begränsande grundförutsättning för genomlysningen och de förslag som följaktligen har varit möjliga att presentera. Kontoret vill även uppmärksamma att flera av Älvstadens delområden tidigare är genomlysta och analyserade utifrån ekonomiska överväganden. Dessa tidigare genomlysningar har utgjort en viktig utgångspunkt för fastighetskontorets arbete.

Uppdragstiden har inneburit att genomlysning, analys, slutsats och framtagande av tjänsteutlåtande har genomförts under två månaders tid. Bland annat innebär det att fastighetskontoret inte har genomfört exempelvis nya markmiljöutredningar eller nya geotekniska utredningar.

### ***Finansiell inriktning för Älvstaden***

Den finansiella inriktningen för kommunens exploateringsverksamhet är bra och ändamålsenlig ur ett risk- och finansieringsperspektiv. Samtidigt anser fastighetskontoret att de finansiella principer som gäller för Älvstaden har varit svårtolkade i relation till det aktuella uppdraget. Enligt den finansiella inriktningen ska staden, å ena sidan, balansera kassaflödet för att undvika att staden bär stora risker eller underskott in i framtida etapper. Å andra sidan ska staden använda sin finansiella styrka för att successivt bygga markvärden. Fastighetskontoret bedömer att det finns en motsägelsefull innebörd i denna finansiella inriktning. Enligt fastighetskontorets uppfattning är det nödvändigt att investera i exempelvis allmän platsutbyggnad för att skapa förutsättningar för markvärdeutvecklingen, samtidigt som detta kan innebära en nödvändig finansiell risk.

Utvecklingen av Älvstaden innebär stora investeringar under en lång tid för staden, varför en utvärdering av balansen mellan utgifter och inkomster inte är rättvisande. Fastighetskontorets bedömning är att markvärdeutvecklingen i många fall bör utvärderas under en längre period. I detta arbete har fastighetskontoret utgått ifrån att staden behöver investera för att öka stadens markvärden och skapa förutsättningar för att över en längre tid balansera inkomster, byggrättsvärden och investeringsutgifter. Staden behöver därför noggrant analysera i vilken utbyggnadsordning och omfattning som stadsutvecklingen bör ske.

### ***Byggrättsvärden***

Beskrivningen av utgångsläget som framgår av Färdplan Älvstaden version 2020–2021 har kompletterats med ett utgångsläge som baseras på fastighetskontorets översiktliga bedömning av byggrättsvärden. Detta får ett genomslag på bedömningen av de ekonomiska förutsättningarna för exploateringen av flertalet delområden.

### ***Vision Älvstaden***

Fastighetskontoret bedömer att det riskerar att uppstå målkonflikter mellan Vision Älvstadens målsättningar och en ekonomi i balans inom Älvstaden.

### ***Sverigeförhandlingen***

Uppdraget är komplext mot bakgrund av exempelvis sådana beroenden som Sverigeförhandlingen utgör, där genomförandet av de projekt som ingår i Älvstaden är en förutsättning för delfinansieringen inom ramen för Sverigeförhandlingen. Det innebär att de eventuella ekonomiska underskott som kan uppstå som en konsekvens av

genomförandet av vissa projekt är en förutsättning för delfinansiering i Sverigeförhandlingen. Det skulle kunna innebära att bostadsbyggandet i Älvstaden för att uppnå målsättningarna inom Sverigeförhandlingen är prioriterat ur ett finansieringsperspektiv. Investeringsvolymen inom Sverigeförhandlingen är totalt 7,2 mdkr (inkl. linbanan) varav cirka 3,3 är statligt medfinansiering kopplat till bostadsåtagandet för Göteborgs Stad på totalt 45 680 färdigställda bostäder inom influensområdena till och med 2035.

Fastighetskontoret bedömer att en inriktning som innebär att bostäder permanent utgår och ändras till kontor eller annat ändamål skulle innebära en utmaning för Sverigeförhandlingens bostadsåtagande. Fastighetskontorets prognos visar att staden för tillfället ligger något under den nivå som är nödvändig för att uppfylla åtagandet.

De ekonomiska konsekvenserna om åtagandet inte uppnås är i dagsläget svårbedömda. En fjärdedel av de statliga investeringsmedlen i nationell plan för Sverigeförhandlingen, hålls tillbaka till dess att bostadsåtagandet är uppnått. Om bostadsbyggandet inte skulle nå upp till avtalade nivåer fram till år 2035 finns ett antal mekanismer för att förlänga tidsfristen. Det finns även klausuler och möjligheter till omförhandling. Sammantaget är konsekvenserna dock svårbedömda. Bedömningen är dock att om en stor andel bostäder permanent skulle utgå från Sverigeförhandlingens influensområden försvåras stadens möjligheter att uppnå åtagandet.

### ***Exploateringsekonomi i korthet***

Exploateringsinvesteringar omfattar markberedande åtgärder, om staden är markägare, för att skapa förutsättningar för kvartersmark samt av utbyggnad av den allmänna plats som krävs i enlighet med detaljplanen.

Iordningställande av kvartersmark finansieras av exploateringen, direkt av exploitören, eller via markförsäljning om staden är markägare. Iordningställande av kvartersmark för stadens egna verksamheter såsom förskola, skola och vård finansieras genom kommunalskatten. Utbyggnaden av allmän plats finansieras delvis av exploateringsinkomster (exploateringsbidrag eller markförsäljning) och dels av skattemedel. Exploateringen ska delfinansiera den del av allmän plats, parker, torg och gator som krävs för detaljplanens genomförande och som är till nytta för bebyggelsen till en standard som är normal på orten. Åtgärder som enligt PBL inte kan tas ut av en exploitör eller fastighetsägare, sådana som till exempel ger nytta för ett större område eller utgör extra kvaliteter som staden önskar, finansieras av skattemedel. Fördelningen utgår från Plan- och bygglagens bestämmelser, där det framgår att åtgärderna, för att kunna finansieras av exploitör, ska vara nödvändiga för detaljplanens genomförande och ska stå i rimligt förhållande till nyttan. Exploateringen får exempelvis inte enligt gällande lagstiftning finansiera utbyggnad av lokaler för kommunal verksamhet eller finansiera framtida drift- och underhållskostnader för kommunala anläggningar. Utbyggnad av vatten och avlopp finansieras via taxor och avgifter och inte genom exploateringsbidrag eller genom stadens markförsäljning.

Övergripande infrastrukturinvesteringar som krävs för eller blir en följd av den tillkommande bebyggelsen, som exempelvis huvudvägnät och spårutbyggnad eller investeringar i lokaler för kommunal service, innefattas inte av

exploateringsverksamheten och exploateringsekonomin. Dessa hanteras inom ramen för stadens och ansvariga nämnders ordinarie investeringar.

Fastighetsnämnden har ett budget- och samordningsansvar för kommunens samlade exploateringsekonomi. Budgetansvaret innefattar dock inte de taxefinansierade delarna. Utöver investeringsekonomin har exploateringsverksamheten en direkt påverkan på nämndernas driftsekonomi. Ökade ytor och fler anläggningar i form allmän plats ökar drift- och underhållsbehovet, där kapitalkostnaden utgör en stor del, för den verksamhet som ansvarar för den enskilda anläggningen.

Exploateringsverksamheten påverkar kommunens resultat. Resultatet av markexploatering utgörs av inkomsten vid markförsäljning minus de utgifter som kommunen haft för att iordningsställa kvartersmarken i säljbart skick, till exempel markförvärv, marksanering, och arkeologi. Inkomster och utgifter för anläggningar som kommunen skall fortsätta att äga, till exempel allmän plats eller kvartersmark ingår inte. Resultatet av verksamheten tillfaller inte fastighetsnämnden utan förs månadsvis över till kommuncentrala poster. Resultatet bör inte användas för finansiering av kommunens löpande verksamhet då inkomsten inte är garanterad varje år. Ett överskott kan emellertid användas till finansieringen av stadens investeringar. Resultatet avräknas då kommunens balanskravsresultat fastställs.

Om målet för god ekonomisk hushållning för exploateringsverksamheten uppnås, som innebär att självfinansieringsgraden ska vara minst 100 procent över en rullande 10-årsperiod, medför detta att verksamheten (investeringarna) inte belastar skattekollektivet.

Exploateringsekonomin påverkas i hög grad av de avvägningar och de målkonflikter som hanteras i detaljplanarbetet och i genomförandet. Val av upplåtelseformer, omfattningen och kvalitetsnivåer på allmän plats eller volymen mark som behövs för att säkerställa behovet av kommunal service påverkar både möjliga inkomster och utgiftsnivåerna. Därför behöver de ekonomiska konsekvenserna vara baserade på övervägda och aktiva val både för enskilda projekts ekonomi och för hela projektportföljens struktur.

### ***Övergripande investeringar***

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

Övergripande kommunal teknisk infrastruktur avser anläggningar som syftar till att betjäna staden som helhet och fler områden än exploateringsområdet. Därav omfattas inte åtgärderna av exploateringsverksamheten, eftersom de inte till någon del finansieras av de inkomster som exploateringen genererar. Utgångspunkten för dessa åtaganden är att de fullt ut finansieras av kommunala skattemedel, avgifter eller via delfinansiering från stat och region.

Tidplaner och investeringsvolymerna utgår från nämndernas långsiktiga investeringsplaner, 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.

### ***Älvkantsskydd***

Utöver dessa övergripande investeringar tillkommer även investeringar i älvkantsskydd, där finansieringsformerna är under utredning. Investeringar i älvkantsskydd hanteras på olika sätt i delområdena, något som utgör en generell osäkerhet för Älvstadens ekonomi.

### ***Social infrastruktur***

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. Fastighetskontoret bedömer att en redovisning av dessa åtaganden inte ingår i detta uppdrag.

### ***Tillkommande politiska beslut inom Älvstadens geografiska område sedan Färdplanen***

- Tillfällig Arena Frihamnen

Kommunfullmäktige beslutade 2020-02-20 § 11 att ge Älvstrandens Utveckling AB i uppdrag att genomföra ett fördjupat utredningsarbete och under förutsättning att kalkylerna håller, uppföra en temporär hall i form av övertryckskonstruktion i Frihamnen.

Kalkylerad utgift: 55–70 mnkr (2019 års prisnivå)

Driftkonsekvens: En övertryckshall uppskattas få ett årligt underskott på ca 6–7 mnkr baserat på en 30-årig avskrivningstid och 7–8 mnkr om den avvecklas efter 15 år. Kostnaden för Got Event AB som i dagsläget upplåter Scandinavium för elithandboll uppskattas till 4–5 mnkr årligen.

- Nytt centralbad i Göteborg

Kommunfullmäktige beslutade 2020-09-10 § 12 att ge idrotts- och föreningsnämnden i uppdrag att ta fram en mer detaljerad förstudie och underlag som möjliggör för ett genomförandebeslut, med utgångspunkt i kommunfullmäktiges beslut i mars. Underlaget ska omfatta förutsättningar och strategier för projektets genomförande, en specificering av ekonomi och volymer, en riskbedömning och en nyttoanalys. Underlag och förstudie ska innebära en förbättrad totalekonomi. Den fortsatta utredningen ska särskilt pröva exploatering av mark som ej behövs då utomhusbadet utgår.

Kalkylerad utgift:

Investering i badanläggning: ca 2000 mnkr

Exploatering (iordningställande av mark): ca 700 mnkr

Minskad exploateringsinkomst ÄUAB: ca 600 mnkr (alternativkostnaden)

Tidplan: Byggklar 2026

Driftkonsekvenser: Uppskattad nettodriftkostnad till ca 110 mnkr/år. Lägre reavinst för ÄUAB påverkar bolagets ekonomiska driftutrymme i förhållande till en alternativ markutvecklingsaffär.

- Backaplan Kulturhus

Behovet är identifierat i stadsutvecklingen för Backaplan och i Färdplanen har behovet av ett kulturhus om 300 mnkr redovisats som en del av det samlade behovet av social infrastruktur.

### **Metod och systematik för fastighetskontorets arbete**

Fastighetskontoret har delat in arbetet i tre faser: genomlysning, analys och slutsats.

#### ***Genomlysning***

Fastighetskontoret har utgått från underlaget till halvårsrapporteringen (H1 2020) inom Älvstaden. Kontoret har efterfrågat kompletterande uppgifter för delområdena.

Fastighetskontorets områdesansvariga och kontaktperson för respektive delområde har tillsammans med berörda huvudprogramledare/programledare genomlyst delområdenas ekonomiska och fysiska förutsättningar.

Fastighetskontoret har inte överprövat eller reviderat de inrapporterade uppgifterna om utgifter. Kontoret har dock kompletterat underlaget med att tillämpa fastighetskontorets översiktliga byggrättsvärden.

I genomlysningsarbetet har även ingått att beskriva och komplettera utgångsläget för respektive delområde. Mot bakgrund av att uppdraget är ställt till fastighetsnämnden har fastighetskontoret i beskrivningen av utgångsläget utgått från kontorets översiktliga bedömning av byggrättsvärden för att beräkna framtida inkomster genom markförsäljning. Fastighetskontoret byggrättsvärdenivåer har historiskt stämt väl överens med markförsäljningsinkomsterna och kontoret bedömer att de byggrättsnivåer som ligger till grund för utgångsläget i vissa områden, som det beskrivs i färdplanen, inte ger en rättvisande bild av de potentiella inkomsterna inom Älvstaden.

Den ekonomiska kalkylen är genomlyst utifrån exempelvis nyckeltal, innehåll vad avser upplåtelseformer, översiktliga byggrättsvärden, ingående risker med mera. Ytterligare en viktig utgångspunkt för genomlysningens resultat är att fastighetskontoret har erhållit ekonomisk information i tidigare genomförda projekt inom delområdena, såsom Östra Kvillebäcken och Lindholmen.

#### ***Analys***

Analysarbetet har utgått från det uppdaterade och kompletterade underlaget.

Fastighetskontoret har i analysarbetet prioriterat sådana möjliga åtgärdsalternativ som kontoret bedömer ha en väsentlig effekt på delområdenas ekonomiska utfall.

Fastighetskontoret har därför inte i första hand fokuserat på att hitta åtgärder som omfattar enskilda investeringsobjekt eller en förändrad planutformning.

Genomlysningen och analysen har främst utgått från en alternativ utbyggnadsordning, fastighetskontorets uppskattning av översiktliga byggrättsvärden, fördelning av upplåtelseformer, tidigare utredda förslag vad avser exempelvis Skeppsbron, inventering av kommunalt markinnehav, övergripande och strukturellt påverkande förutsättningar såsom tomträtter och avtal inom staden, med mera.

Analysen har utgått från att inte föreslå sådana åtgärder som bedöms ha påtagligt negativa effekter vad avser delområdets syfte, bedömda nyttor och kvaliteter vad avser den fysiska utformningen.

### ***Rekommendation av åtgärdsalternativ***

Fastighetskontoret har arbetat med att, utifrån analysen, sammanställa en rekommendation utifrån de åtgärdsalternativ som har identifierats med utgångspunkt i uppdraget. I detta arbete har fastighetskontoret strävat efter att nå uppdragets mål utan att göra för stora avkall på de nyttor och kvaliteter som är definierade för respektive delområde och för Älvstaden som helhet.

De åtgärdsalternativ som presenteras bedömer fastighetskontoret i det här skedet vara genomförbara, samtidigt som flera av de åtgärdsalternativ som presenteras behöver utredas vidare. Utöver det rekommenderade åtgärdsalternativet som presenteras för respektive delområde lämnar fastighetskontoret ett flertal principiella och övergripande förslag som kontoret på olika sätt bedömer skulle förbättra förutsättningarna för styrning och kontroll av exploateringsekonomin.

### **Övergripande åtgärdsförslag för Älvstaden**

Utöver de åtgärdsalternativ som presenteras för respektive delområde inom Älvstaden vill fastighetskontoret redogöra för sådana förslag som enligt fastighetskontoret på ett övergripande sätt kan förbättra förutsättningarna för en bättre exploateringsekonomi.

### ***Utbyggnad enligt plan och ekonomiska inriktningsbeslut***

Fastighetskontoret bedömer att det är lämpligt att det för samtliga pågående exploateringar inom respektive delområde fastställs ett ekonomiskt inriktningsbeslut för stadens nettoinvesteringar. Ett sådant inriktningsbeslut finns endast för ett fåtal stadsutvecklingsprojekt och inom Älvstaden enbart för ramavtalsområdet inom Backaplan.

### ***Fördelning av upplåtelseformer***

Generellt gäller att byggrättsvärden påverkas beroende på upplåtelseform. Byggrättsvärden för hyresrätter är normalt lägre än för bostadsrätter, vilket innebär att fördelningen av upplåtelseformer i stor utsträckning påverkar exploateringsekonomin.

### ***Anvisa mark genom anbud på pris***

För att säkerställa marknadsmässiga byggrättspriser föreslår fastighetskontoret att förfarande genom anbud på pris tillämpas i sådan omfattning att det finns förutsättningar för att stadens inkomster från försäljning av kvarvarande och tillkommande byggrätter inom Älvstaden motsvarar marknadsmässigt pris. Det skulle även skapa förutsättningar

för att inkomsterna motsvarar de nivåer som fastighetskontoret har bedömt är nödvändiga för att nå en ekonomi i balans.

### ***Planerad utbyggnadsordning och markanvisning i rätt skede***

Utvecklingen av Älvstaden innebär stora investeringar under en lång tid för staden. Fastighetskontoret vill uppmärksamma att utbyggnaden av Älvstaden utgör endast en del av stadens exploateringsverksamhet. Det innebär att de resurser som utbyggnaden av Älvstaden kräver konkurrerar med resurserna som är nödvändiga för stadsutvecklingen i övriga staden. Fastighetskontoret vill därför understryka att det föreligger såväl kapacitets- som investeringsrisker i att planera för och exploatera flera stora och komplexa stadsutvecklingsområden samtidigt.

Utöver vikten av att minska stadens risktagande vad gäller investeringsutgifterna kan staden minska risktagandet och exponeringen mot konjunktur- och markpriserisker. Fastighetskontoret bedömer att skedet för när staden anvisar mark är av stor betydelse för markförsäljningsinkomsterna. Det är viktigt att det finns en samordnad bild av när och var det är lämpligt att anvisa mark inom Älvstaden, för att skapa bäst förutsättningar för att markförsäljningsinkomsterna motsvarar de byggrättsvärden som ligger till grund för bedömningen av Älvstadens ekonomi enligt detta tjänsteutlåtande.

För att inte skapa ett för stort utbud av kommunal mark och för att säkerställa en stabil prisutveckling och förutsägbara byggrättsvärden bedömer fastighetskontoret att det är lämpligt att avvakta med exploateringen exempelvis Gullbergsvass, den andra etappen av Masthugskajen, Frihamnens yttre delar och Ringön. Det är angeläget att inte bidra till fallande priser på kommunal mark till följd av ett för stort utbud i de mest centrala och attraktiva delarna av staden samt för att förbättra förutsättningarna för att uppnå en balans mellan utgifter, inkomster och byggrättsvärden enligt den finansiella inriktningen.

### ***Ställningstagande kring tomträttsupplåtelser enligt avtal***

För att skapa bättre förutsättningar för en balans mellan inkomster och utgifter, samt för att i största möjliga utsträckning undvika att staden behöver lösa in mark för kommunala behov, bedömer fastighetskontoret att det vore lämpligt att staden tar ett principiellt ställningstagande till de tomträttsupplåtelser som i närtid bedöms kunna sägas upp och nyttjas för kommunala ändamål eller anvisas för exempelvis bostadsändamål.

### ***Fördelning av finansieringen av allmän plats***

Fastighetskontoret bedömer att fördelningen mellan skattefinansierade investeringar och exploateringsfinansierade investeringar behöver klarläggas. Dels behöver fördelningen mellan exploatörsfinansiering och skattefinansiering klarläggas i ett tidigt skede, dels bör staden sträva efter en så låg skattefinansieringsgrad som är möjlig och som är skälig gentemot såväl skattekollektivet som exploatörer.

### ***Alternativt förfarande vid markförsäljning och fördelning av risk i samband med utbyggnad av allmän plats***

Det gängse tillvägagångssättet innebär att fastighetsnämnden säljer kvartersmark inklusive kvartersmarkens erforderliga kostnadsandel av allmänna platser. Det innebär att

fastighetsnämnden får en inkomst från försäljning av kvartersmark i tidigt skede. Därefter får fastighetsnämnden en utgift för iordningställande av allmän plats som krävs för den sålda kvartersmarken. Fastighetsnämnden står således för all risk i händelse att utgifterna för iordningställande av allmän plats blir högre än som tidigare bedömts.

Fastighetskontorets erfarenhet är att utgifterna för iordningställande av allmänna platser ofta ökar i jämförelse med den uppskattning som har gjorts i ett tidigt skede och som utgör underlag i exploateringskalkylen. En utgiftsökning innebär att fastighetsnämndens projektresultat minskar, och kan till och med övergå från ett överskott till ett underskott. Utgiftsökningen kan exempelvis bero på bristfälliga uppskattningar i tidigt skede eller att få entreprenörer lämnar anbud i förfrågningsprocessen. I samband med antagande detaljplanen staden skyldig att iordningställa allmänna platser.

Som ett alternativ till den konventionella försäljningsprocessen bör möjligheten att minska stadens risk i samband med markförsäljning och exploatering utredas. Ett sådant förslag skulle kunna innebära att försäljningspriset reduceras med den bedömda utgiften för iordningställandet av allmän plats. Därefter avtalas att exploatören ansvarar för finansiering av iordningställandet av kvartersmarkens erforderliga allmänna platsutbyggnad.

För vissa exploateringsprojekt kan ovanstående modell innebära att kvartersmark överlåts och att exploatören tryggar fullständig finansiering och övertagande av risk för utbyggnaden av allmän plats, något som kommer att återspeglas i markpriset. Fastighetskontoret bedömer att det skulle finnas större incitament för exploatörer att bistå fastighetskontoret i arbetet att bevaka genomförbarheten och lämna förbättringsförslag på kostnadsdrivande åtgärder för allmän plats i tidiga planeringsskeden.

Ett sådant förfarande behöver utredas vidare.

## Åtgärdsalternativ för Älvstadens delområden

I detta avsnitt redogör fastighetskontoret för åtgärdsalternativ för respektive delområde inom Älvstaden. För respektive delområde redogörs för en beskrivning av utgångsläget för fastighetskontorets genomlysning, beroenden för delområdet, risker och osäkerheter samt åtgärdsalternativ och konsekvenser.

### Delområde: Södra älvstranden - Masthuggskajen, etapp 1

#### *Beskrivning av utgångsläge för genomlysning*

Detaljplanen för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan m.fl. inom stadsdelen Masthugget i Göteborg vann laga kraft 2019-03-01. Genomförandetiden är 10 år. Arbeta pågår med planering för genomförandet och merparten av byggrätterna är markanvisade och sålda. Trafikkontoret arbetar med att färdigställa genomförandestudien, inklusive de arbetet med att identifiera besparingar. Älvstranden Utveckling arbetar tillsammans med konsortiet med planering och projektering för utbyggnaden av halvön. Några exploatörer har påbörjat sin byggnation, bland annat byggnationen av hotellet bakom Folkets hus, kontor på flertalet byggrätter. Utbyggnaden av allmän plats har påbörjats med ledningsomläggningar bakom Folkets hus.

Trafikkontoret arbetar med ett besparingsarbete eftersom GFS-kalkylen översteg utgiftsramen. Trafikkontoret kommer att föreslå ett flertal besparingsåtgärder som innebär att projektramen hålls.

Kommunfullmäktige beslutade i juni 2020 om en hanteringsordning för utbyggnad av halvön och underbyggnad av allmän plats. Älvstranden Utveckling AB, tillsammans med fastighetsnämnden och övriga berörda, gavs i uppdrag att rapportera alla eventuella ekonomiska avvikelser avseende utbyggnaden av halvön och underbyggnad av allmän plats inom detaljplanen skyndsamt, med utgångspunkt i projektramen om 2 020 mkr (2017 års prisnivå), till kommunstyrelsen.

Älvstranden har fått i uppdrag att teckna ett avtal som fördelar gränsdragningar, utgifter och risker i grundläggningen av halvön. Enligt uppgift från Älvstranden Utveckling skulle avtalet ha varit klart den 2020-09-30. Något sådant avtal är, enligt fastighetskontorets kännedom, ännu inte tecknat. Beroende på utkomsten av detta avtal kan det tillkomma ny kunskap som kan påverka fördelningen av utgifter för utbyggnaden av allmän plats och som följd av detta även totalekonomin i projektet. Avtalet är en förutsättning för att fastighetskontoret ska kunna återkomma med ett förslag om utbyggnad i särskild ordning enligt kommunfullmäktiges beslut.

Fastighetsnämnden har i uppdrag att återkomma till kommunfullmäktige med ett reviderat investeringsbeslut i samband med att genomförandestudien (GFS) är genomförd, vilket innebär att innehåll och omfattning för utbyggnad av allmän plats har säkerställts ytterligare. Kommande beslut i uppdraget:

- Preliminärt beslut i trafikinämnden (2020-10-22) om GFS. GFS-arbetet avslutades 2020-06-30. GFS-kalkylen överskred projektramen som var

fastställd till 2 020 mkr. Trafikkontoret har gjort en översyn av GFS-kalkylen och kommer att föreslå besparingsalternativ för trafikinämnden som innebär att projektramen hålls.

- Preliminärt beslut i fastighetsnämnden (2020-11-16) om återkoppling kring slutförd GFS.
- Preliminärt slutligt beslut i kommunstyrelsen/kommunfullmäktige i början av 2021.

Beslut har fattats i trafikinämnden, kommunfullmäktige och regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen att avsluta linbaneprojektet. Byggnadsnämnden har även beslutat att avbryta arbetet med detaljplaner för linbanan mellan Järntorget och Lindholmen inom stadsdelarna Masthugget och Lindholmen.

I samband med detaljplanens antagande fattade kommunfullmäktige (2018-06-07 § 8) beslut om en projektram om 2 020 mkr (2017 års prisläge) för genomförandet av detaljplanen. Av de totala investeringarna finansieras 1 860 mkr av exploateringen. Resterande belopp, 160 mkr finansieras inom ramen för fastighetskontorets skattefinansierade exploateringsbudget. Älvstrandens styrelse har, fattat beslut om att skjuta till 125 mkr för Älvstrandens genomförande för täckning av byggherrekostnader och lägre inkomster. Vidare bedömer Älvstranden att inkomsterna är ytterligare 13 mkr lägre än beräknat. Det innebär att prognosen för Masthuggskajen är ett underskott på -300 mkr. Fastighetskontoret bedömer att det inte finns rimliga förutsättningar att minska detta underskott.

#### *Upparbetade utgifter:*

Trafikkontoret har utgifter i form av GFS/systemhandling på cirka 60 mkr och Älvstranden Utveckling har utgifter för utveckling av detaljplanen på cirka 190 mkr. Totalt finns således utgifter på cirka 250 mkr upparbetat i projektet.

#### *Inkomster:*

Älvstranden Utveckling har erhållit inkomster genom försäljning av byggrätter på 966 mkr och Fastighetskontoret har erhållit inkomster genom försäljning av byggrätter på 88 mkr. Totalt har således projektet erhållit inkomster på cirka 1 055 mkr.

#### ***Beroenden***

Flera byggnadsarbeten har startat. Exempelvis har Stena, NCC och Balder påbörjat byggnation.

Eftersom detaljplanen har vunnit laga kraft, uppstår en skyldighet för kommunen att bygga ut allmän plats enligt detaljplanen inom genomförandetiden. Merparten av byggrätterna är dessutom sålda, vilket innebär att sakägaranspråken ökar.

Detaljplanen för Skeppsbron innehåller exempelvis ett påseglingsskydd som är till nytta för Masthuggskajens halvö. Om påseglingsskyddet på Skeppsbron inte byggs behöver ett påseglingsskydd byggas för halvön. Fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling uppskattar att en sådan investering innebär en utgift på cirka 30 mkr.

Linbanan är pausad/avslutad, vilket innebär att linbanetomten som fastighetsnämnden äger enligt genomförandeavtal med Älvstranden Utveckling ska överlåtas till bolaget. Bolaget kan sedan markanvisa fastigheten för ändamålet centrumverksamheter.

### ***Risker och osäkerheter***

Trafikkontoret arbetar fortsatt med besparingsåtgärder i GFS-kalkylen för allmän plats. Det föreligger en risk att utgifterna för allmän plats blir högre än vad ramen anger samt att vissa delar läggs utanför projekt Masthuggskajen. Det skulle innebära att investeringsmedel behöver äskas genom trafikinämnden, om dessa investeringar ska utföras.

Fastighetskontoret bedömer att det föreligger stora ekonomiska risker och osäkerheter även med avseende på utgifterna i samband med utbyggnaden av såväl halvön som genomförandet av detaljplanen som helhet.

### ***Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar***

Fastighetskontoret har inte kunnat identifiera några konkreta och ändamålsenliga förslag på åtgärder som väsentligt kan förbättra totalekonomin i projektet. Exploatering av området pågår och fastighetskontoret anser att arbetet har gått för långt i genomförandet för att göra genomgripande förändringar avseende planändringar eller nya detaljplaner. Eftersom detaljplanen har vunnit laga kraft, uppstår en skyldighet för kommunen att bygga ut allmän plats enligt detaljplanen inom genomförandetiden.

| Masthuggskajen, etapp 1 (mkr)                         | Färdplan Älvstaden<br>ver. 2020-2021 | FK alternativ t.o.m. år<br>2035 |             |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|-------------|
|                                                       |                                      | 1                               | 2           |
| Utgångsläge (Färdplan ver. 2020-2021)                 | -160                                 | -                               | -           |
| Utgångsläge (fastighetskontoret)                      | -                                    | -300                            | -300        |
| Varav utgifter hittills                               | -                                    | -250                            | -250        |
| Varav inkomster hittills                              | -                                    | 300                             | 300         |
| Markanvisa resterande fastigheter genom anbud på pris | -                                    | 0-50                            | 0-50        |
| Påseglingsskydd (ersättning för Skeppsbron)           | -                                    | -                               | -30         |
| <b>Exploateringsnetto Masthuggskajen, etapp 1</b>     | <b>-160</b>                          | <b>-300</b>                     | <b>-330</b> |

Fastighetskontoret bedömer att det inte finns rimliga förutsättningar att minska underskottet. Kontoret föreslår därför kommunfullmäktige att genomföra exploateringen enligt plan och fatta ett inriktningsbeslut på en ny ekonomisk ram på -330 mkr. Förslaget omfattar även ett påseglingsskydd som ersätter Skeppsbron. Det är viktigt att staden hittar en för staden rimlig fördelning av de risker som är förenade med grundläggning och utbyggnad av allmän plats, i huvudsak avseende utbyggnaden av halvön.

För att minimera risken att underskottet ökar ytterligare föreslår fastighetskontoret följande åtgärder:

- Sälj resterande fastigheter genom anbud på pris för bostadsändamål med upplåtelseform bostadsrätt för att optimera den återstående inkomspotentialen.

- Genomför exploatering enligt plan och fastställ ny ekonomisk ram på -330 mkr.
- Säkerställ en noggrann kontroll på och uppföljning av utgifter för utbyggnaden av allmän plats och halvön.

## **Delområde: Södra Älvstranden - Masthuggskajen, etapp 2**

Fastighetskontoret rekommenderar att en exploatering av Masthuggskajen etapp 2 genomförs efter 2040. Kontoret bedömer att det är rimligt att ställa kravet att en framtida utveckling av området är förenat med ett krav att exploateringen kan redovisa en ekonomi i balans. Som ett alternativ till detta kan kommunfullmäktige överväga att fastställa ett avkastningskrav på en utveckling av området.

## **Delområde: Södra Älvstranden - Skeppsbron**

Fastighetskontoret är medvetet om att ett ärende i kommunfullmäktige angående Skeppsbron ligger inför beslut eller nyligen har fattats när detta tjänsteutlåtande upprättas. Det innebär att ett särskilt beslut om Skeppsbron kan komma att ha tagits innan fastighetsnämnden och kommunfullmäktige har tagit del av de slutsatser som fastighetskontoret redovisar i detta tjänsteutlåtande. Arbetet har utgått utifrån det aktuella uppdraget från kommunstyrelsen 2020-05-20. Oavsett särskilt ställningstagande kring inriktningen för Skeppsbron anser fastighetskontoret att det är lämpligt att kommunfullmäktige fastställer en ekonomisk ram för projektet.

### ***Beskrivning av utgångsläge för genomlysning***

Detaljplanen för Skeppsbron syftar till att skapa göteborgarnas nya mötesplats vid vattnet och innehåller cirka 450 bostäder och cirka 500 arbetsplatser. På den breda kajen skapas en ny mötesplats med stora vistelsezoner 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 allmän plats innan byggstart kan ske.

Trafikkontoret genomförde en genomförandestudie (GFS) mellan 2016–2017. Parkeringsbolaget har genomfört projektering av det underjordiska garaget samt byggt delar av en in- och utfartsramp. Älvstranden utveckling AB har markanvisat byggrätterna utmed kajen och tre kvarter utmed Stora Badhusgatan samt sålt byggrätten i Kv Merkur där byggnation av kontor och verksamheter pågår.

På uppdrag från kommunstyrelsen och kommunfullmäktige har Skeppsbron etapp 2 mellan 2018 och 2020 befunnit sig i ett arbete med utredningar i syfte att minska det skattefinansierade åtagandet som ett genomförande av detaljplanen skulle innebära.

Utöver ovanstående har Göteborgs Stads Parkerings AB fått i uppdrag att redovisa en uppdaterad ekonomisk kalkyl, en riskbedömning och ett antal förtydliganden avseende

anläggningen av parkeringsgaraget. Bolagets styrelse fattade 2020-08-20 beslutet att en förutsättning för investeringen är att kommunfullmäktige garanterar aktieägartillskott för infrastrukturen, beräknat till 330 mkr, samt dess eventuella fördyringar.

Parkeringsbolagets beslutsunderlag visar att parkeringsbolaget har utrymme att genomföra investeringen på egen balansräkning utan att äventyra bolagets finansiella ställning. I händelse att kommunfullmäktige fattar beslut att garantera aktieägartillskottet belastas exploateringsprojektet med ytterligare -330 mkr.

#### *Upparbetade utgifter*

Göteborgs Stads Parkerings AB har upparbetade utgifter på cirka 110 mkr för genomförande av delar av en in- och utfartsramp, arbete med projektering och planering och arbete med återremitteringar. Bolaget har hittills inga inkomster i projektet.

Älvstranden Utveckling AB har bokförda värden på cirka 180 mkr, vilket belastar utgiftssidan i projektet.

Trafikkontoret har upparbetade utgifter för allmän plats på cirka 40 mkr för arbete med GFS, besparingsutredningar, planering och återremitteringar.

Sammantaget bedömer fastighetskontoret att det finns upparbetade utgifter i projektet motsvarande cirka 350 mkr.

#### *Inkomster:*

Älvstranden har inkomster på 11 mkr för försäljning av byggrätter i Kv. Merkur.

#### ***Beroenden***

Skeppsbropiren fungerar som påseglingsskydd för halvön i Masthuggskajen. Om denna inte byggs måste det anläggas ett påseglingsskydd för att skydda halvön inom projektet Masthuggskajen.

Över Rosenlundskanalen finns kopplingar i form av gång- och cykelstråk mellan Skeppsbron och Masthugget och gångförbindelse mellan halvön i Masthugget och Skeppsbropiren.

Markanvisningarna är formulerade på ett sätt som kan innebära risk för skadestånd till exploatörer och sakägare inom området om Skeppsbron etapp 2 avbryts. Byggrätten i Kv. Merkur är såld och byggnation av kontor och verksamheter pågår.

Älvstranden utveckling har ännu inte markanvisat triangeltomten, huset på Skeppsbropiren (Nocken) och en byggrätt framför Rosenlundsverket.

#### ***Risker och osäkerheter***

De olika grundläggningsmetoderna i Skeppsbron innebär att sättningsdifferenser mellan garaget och de sättningsfria stödpålade delarna uppkommer, vilket kommer innebära försämrad tillgänglighet samt ökade drift- och underhållskostnader. För att erhålla

sättningsfria ytor behöver garaget grundläggas med pålar till fast botten, dessa utgifter är inte medräknade vilket kan innebära att projektet belastas med ytterligare utgifter.

Garaget är grundlagt på en nivå cirka 0,3 m under allmän plats vilket innebär att det inte kommer att vara möjligt att plantera träd och växter i samma utsträckning i parken och kajstråket enligt detaljplanens kvalitetsprogram. Att grundlägga garaget på en nivå enligt trafikkontorets GFS och enligt detaljplanen innebär ökade utgifter på upp till 130 mkr för garagenalaggningen. Dessa ökade utgifter har tidigare inte specificerats inom program Skeppsbron.

Enligt uppgifter behöver garagets utformning och placering samt GFS för allmän plats och kvarteren utredas igen med konsekvenser med avseende på hur anläggningarna påverkar varandra och den gällande miljödomen.

I tidigare återremitteringar har frågan berörts om besparingar genom att flytta ut garaget mot älven. En sådan besparing kan uppgå till i storleksordningen cirka 80 mkr, samtidigt som utgifterna för allmän plats kan öka i ungefär samma utsträckning. Nyttan med åtgärden kan därför ifrågasättas eftersom besparingen totalt sett är väldigt liten i förhållande till andra risker som kan uppstå, exempelvis i form av behov av planändring för kajen.

Planändring är en förutsättning för att det ska vara möjligt att anlägga en pumpstation för dagvatten- och skyfall. Nuvarande detaljplan kan alltså inte betraktas som genomförd i sin helhet och någon annan genomförbar lösning har inte identifierats i Skeppsbrons olika utredningar. Risken är att en sådan planändring är svår att genomföra eftersom det innebär att en pumpstationsbyggnad på cirka 75 kvm skulle behöva anläggas i parken.

Det finns risker i genomförandet eftersom genomförandeplaneringen inte är klar. Fastighetskontoret bedömer att det finns stora risker att utgifterna för exempelvis garage och allmän plats ökar samt att det finns anledning att ifrågasätta om alla utgifter ingår i tidigare beslutsunderlag.

### ***Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar***

Nedan redogör fastighetskontoret för tidigare de utredda alternativen för Skeppsbron. Dessa utgör åtgärdsalternativ även i fastighetskontorets genomlysning.

#### ***1a – Helt enligt detaljplan, GFS***

Alternativet innebär att befintlig detaljplan genomförs i sin helhet. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 1 295 mkr.

#### ***1c- GFS utan pir B och C***

Alternativet innebär, enligt tidigare utredningar i samband med återremittering hösten 2019, att två pিরer (B och C) utgår. Alternativet medför ett mindre antal båtplatser och försämrad kontakt med vattnet samt en besparing på 60 mkr (inkl. riskreserv) för allmän plats, jämfört med en utbyggnad enligt gällande detaljplan. Påseglingsskydd utformas på annat sätt enligt alternativ i miljödomen. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 1 235 mkr.

## *2a – Garage under kvarteren*

Alternativet innebär, enligt tidigare utredningar i samband med återremittering hösten 2019, att det underjordiska garaget utgår och en mindre omfattande utbyggnad av allmän plats och kajstråk.

Alternativet innebär att antalet parkeringsplatser minskar från 700 till cirka 350–400. Detaljplanen medför ett behov om cirka 350 parkeringsplatser, motsvarande ett p-tal på 0,3. Kajhusen utgår i detta alternativ och innebär minskade inkomster på cirka 40 mkr. Det uppstår utgifter för utförd parkeringsramp på uppskattningsvis cirka 60 mkr samt återköp av garagets byggrätt, motsvarande 22 mkr. Det uppstår behov av återköp av p-platser som en konsekvens av ett minskat antal p-platser. Mellanskillnaden mellan p-köpen och utgifterna för anläggning av garage under kvarteren kan uppgå till uppskattningsvis cirka 50 mkr. Alternativet innebär besparing för utbyggnad av allmän plats på 280 mkr (inkl. riskreserv), jämfört med en utbyggnad enligt gällande detaljplan. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 1 025 mkr.

Alternativet kommer att kräva samråd med länsstyrelsen och det uppstår risk för skadeståndsanspråk från exploatörer och sakägare inom området.

## *2b – Garage under kvarteren och garage under Redareparken*

Alternativet innebär, enligt tidigare utredningar i samband med återremittering hösten 2019, att det underjordiska garaget utgår och en mindre omfattande utbyggnad av allmän plats och kajstråk. Parkeringarna anordnas istället under kvarteren samt i en garageanläggning under Redareparken, det vill säga ett halvt underjordiskt garage jämfört med ursprungsförslaget.

Alternativet medför i övrigt i princip motsvarande förändringar som alternativ 2a, men innebär besparingar för allmän plats på 320 mkr (inkl. riskreserv), jämfört med en utbyggnad enligt gällande detaljplan. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 985 mkr.

## *3 – Omarbetat förslag med minimal utbyggnad, ny detaljplan*

Alternativet innebär, enligt tidigare utredningar i samband med återremittering hösten 2019, en så liten utbyggnad som möjligt i älven och därmed besparingar för allmän platsutbyggnad på 520 mkr (inkl. riskreserv), jämfört med en utbyggnad enligt gällande detaljplan, men bedöms påverka möjligheterna att leva upp till Vision Älvstaden. Även detta alternativ bedöms innehålla stora risker med avseende på utbyggnad i älven.

Vidare innebär alternativet att en ny detaljplan behöver tas fram, vilket innebär att en ny miljödom kan förändra förutsättningarna. Alternativet medför även risk för skadeståndsanspråk från markanvisade parter och sakägare inom området. Ett påseglingsskydd för Masthuggets halvö måste byggas innan inflyttning, motsvarande cirka 30 mkr. Fastighetskontoret bedömer att det är möjligt att anlägga en sprängstensvall i samband med att halvön färdigställs. Utgiften för detta bör därför tillföras exploateringsprojektet för Masthuggskajen, då vallen är till direkt nytta för detaljplanen.

Ett förslag är att de markanvisade parterna deltar som aktiva parter och inkluderas i ett kommande detaljplanearbete.

Fastighetskontoret bedömer vidare att risken för höjdskillnader och sättningar till följd av olika grundförstärkningsmetoder som ingår i flera av alternativen är hög. Det kan komma att innebära ytterligare kostsamma investeringar i framtiden för att kompensera för dessa. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 785 mkr.

|                                                                                      | Utredningsalternativ |               |               |             |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------|---------------|-------------|-------------|
|                                                                                      | 1a                   | 1c            | 2a            | 2b          | 3           |
| <b>Skeppsbron (mkr)</b>                                                              |                      |               |               |             |             |
| Allmän plats (2017 års priser)                                                       | -1 250               | -1 200        | -1 020        | -980        | -820        |
| Riskreserv allmän plats                                                              | -250                 | -240          | -200          | -200        | -160        |
| Inkomster ledningsarbeten, trafikkontoret                                            | 45                   | 45            | 35            | 35          | 35          |
| Utgifter, Älvstranden Utveckling                                                     | -585                 | -585          | -585          | -585        | -585        |
| Inkomster, Älvstranden Utveckling                                                    | 745                  | 745           | 745           | 745         | 745         |
| <b>Exploateringsnetto</b>                                                            | <b>-1 295</b>        | <b>-1 235</b> | <b>-1 025</b> | <b>-985</b> | <b>-785</b> |
| <b>Besparingsförslag och tillkommande utgifter enligt tidigare utredningar (mkr)</b> | <b>1a</b>            | <b>1c</b>     | <b>2a</b>     | <b>2b</b>   | <b>3</b>    |
| Ökad exploatering                                                                    | 150                  | 150           | 150           | 150         | 150         |
| Minska på kvalitén allmän plats                                                      | 15                   | 15            | 10            | 10          | 10          |
| Ta bort badet                                                                        | 50                   | 50            | 50            | 50          | 50          |
| Inkomst bygggrätt kajhusen utgår. Bottenvåningar utgår                               | -                    | -             | -40           | -40         | -40         |
| Skadestånd exploatör, sakägare                                                       | -                    | -             | ?             | ?           | ?           |
| Risker och tillkommande utgifter                                                     | -200                 | -200          | -             | -100        | -           |
| <i>Summa besparingsåtgärder</i>                                                      | <i>15</i>            | <i>15</i>     | <i>170</i>    | <i>70</i>   | <i>170</i>  |
| <b>Exploateringsnetto inkl. besparingsåtgärder</b>                                   | <b>-1 280</b>        | <b>-1 220</b> | <b>-855</b>   | <b>-915</b> | <b>-615</b> |

Fastighetskontoret vill uppmärksamma att en ökad exploateringsgrad enligt alternativen ovan kräver planändring eller frimärksplan i samtliga fall, exempelvis avseende Triangelntomten.

Utöver ovanstående alternativ för utbyggnaden av Skeppsbron har fastighetskontoret kunnat identifiera ytterligare följande åtgärdsalternativ inom ramen för de olika alternativen som tidigare har utretts (se tabell nedan). Det är möjligt att ytterligare öka andelen bostadsrätter i området, samtidigt som det i flera av alternativen har identifierats tillkommande utgifter som inte tidigare har framgått, bland annat med avseende på återköp av parkeringsplatser och inlösen av p-ramp.

| <b>Fastighetskontorets åtgärdsalternativ (mkr)</b> | <b>1a</b>     | <b>1c</b>     | <b>2a</b>   | <b>2b</b>   | <b>3</b>    |
|----------------------------------------------------|---------------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Ändrad upplåtelseform                              | 200           | 200           | 200         | 200         | 200         |
| Mellanskillnad p-köp garage under kvarter          | -             | -             | -50         | -50         | -50         |
| Återköp av bygggrätt garage från P-bolaget         | -             | -             | -20         | -10         | -20         |
| Kostnad lös in av P-bolaget byggd p-ramp           | -             | -             | -60         | -60         | -60         |
| Utgifter enligt antagande om ny DP                 | -             | -             | -           | -           | -           |
| Riskreserv för ökade utgifter                      | -             | -             | -           | -           | -           |
| Inkomster enligt antagande om ny DP                | -             | -             | -           | -           | -           |
| <i>Summa FK åtgärdsförslag</i>                     | <i>200</i>    | <i>200</i>    | <i>70</i>   | <i>80</i>   | <i>70</i>   |
| <b>Exploateringsnetto inkl. FK åtgärdsförslag</b>  | <b>-1 080</b> | <b>-1 020</b> | <b>-785</b> | <b>-835</b> | <b>-545</b> |

Fastighetskontorets menar att förutsättningarna för ett genomförande av Skeppsbron enligt gällande detaljplan och andra alternativ som innebär att planändringar är nödvändiga är väl utredda, samtidigt som förutsättningarna ständigt är föränderliga. Mot bakgrund av detta, tillsammans med fastighetskontorets bedömning att samtliga utgifter inte har ingått i tidigare beslutsunderlag, bedömer kontoret att förutsättningarna för ett genomförande är så osäkra att en tillförlitlig prognos för det ekonomiska utfallet inte är möjlig att göra.

| Skeppsbron (mkr)                                                  | Färdplan<br>Älvstaden ver.<br>2020-2021 | FK alternativ t.o.m. år 2035 |               |             |             |             |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|---------------|-------------|-------------|-------------|
|                                                                   |                                         | 1 (1a)                       | 2 (1c)        | 3 (2a)      | 4 (2b)      | 5 (3)       |
| Utgångsläge (Färdplan ver. 2020-2021)                             | -1 400                                  | -                            | -             | -           | -           | -           |
| Utgångsläge (fastighetskontoret)                                  | -                                       | -1 295                       | -1 230        | -1 025      | -985        | -785        |
| Varav utgifter hittills                                           | -                                       | -350                         | -350          | -350        | -350        | -350        |
| Varav inkomster hittills                                          | -                                       | 11                           | 11            | 11          | 11          | 11          |
| Risk för ökade utgifter avs. sänkning av garage samt pålning m.m. | -                                       | -200                         | -200          | -           | -100        | -           |
| Risk för skadestånd och tillkommande utgifter                     | -                                       | -                            | -             | -           | -           | -           |
| Åtgärdsalternativ enl. spec. 1a                                   | -                                       | 415                          | -             | -           | -           | -           |
| Åtgärdsalternativ enl. spec. 1c                                   | -                                       | -                            | 415           | -           | -           | -           |
| Åtgärdsalternativ enl. spec. 2a                                   | -                                       | -                            | -             | 240         | -           | -           |
| Åtgärdsalternativ enl. spec. 2b                                   | -                                       | -                            | -             | -           | 250         | -           |
| Åtgärdsalternativ enl. spec. 3                                    | -                                       | -                            | -             | -           | -           | 240         |
| Utgifter förenade med exploatering enligt ny DP                   | -                                       | -                            | -             | -           | -           | -           |
| Riskreserv för ökade utgifter                                     | -                                       | -                            | -             | -           | -           | -           |
| Inkomster förenade med exploatering enligt ny DP                  | -                                       | -                            | -             | -           | -           | -           |
| <b>Exploateringsnetto Skeppsbron</b>                              | <b>-1 400</b>                           | <b>-1 080</b>                | <b>-1 015</b> | <b>-785</b> | <b>-835</b> | <b>-545</b> |
| Ev. skattefinansiering av infrastrukturdel av p-garage            |                                         | -330                         | -330          | -           | -           | -           |

Enligt stadsledningskontorets tidigare bedömning har en ny detaljplan för området bara varit motiverat om den syftar till en väsentligt förändrad avsikt med Skeppsbron. Med hänvisning till uppdraget, att hitta en balans mellan utgifter och inkomster inom Älvstadens områden, bedömer fastighetskontoret att förutsättningarna för att minimera stadens nettoinvestering på Skeppsbron skulle förbättras genom framtagande av en ny detaljplan.

Fastighetskontorets översiktliga bedömning är att om en ny detaljplan för området skulle vara aktuell, är det möjligt att minska andelen allmän plats och tillskapa ytterligare 50 000–55 000 BTA byggrätt för bostadsändamål samt ytterligare 7 000–8 000 kvm BTA verksamhetsyta i bottenvåningarna. Samtidigt skulle det vara möjligt att samnyttja garageanläggningen som grundläggning och -förstärkning av kvartersbebyggelsen ovan mark. Fastighetskontoret bedömer att det vore lämpligt att minimera antalet involverade exploaterer för tillkommande byggrätter för att underlätta genomförandet. Sammantaget bedömer fastighetskontoret att framtagandet av en ny detaljplan, med ett tydligt fokus på genomförbarhet och ekonomi, har förutsättningar att uppnå ett väsentligt förbättrat exploateringsnetto för Skeppsbron, till och med en ekonomi i balans. Fastighetskontoret rekommenderar, mot bakgrund av ovanstående, ett sjätte alternativ (6), att det tas fram en ny detaljplan för Skeppsbron med en tydlig ekonomisk ram för de skattefinansierade

investeringarna, ökad exploatering, förtydligad fördelning för exploatörsfinansierade åtaganden samt ett tydligt fokus på genomförbarhet och ekonomi.

Det är viktigt att förutsättningarna för en sådan detaljplan beskrivs tydligt. En ny detaljplan skulle innebära att det krävs en ny miljödom. Andra förutsättningar handlar om nyckeltal för grön- och friyta, förskola och skola. Det är även viktigt att förutsättningarna för klimatanpassningsåtgärder och kulturmiljö beskrivs tydligt och riskbedöms. En förutsättning för att nå en ekonomi i balans kan innebära att det ekonomiska perspektivet görs överordnat andra överväganden. Det innebär vidare att det är särskilt angeläget att ovan nämnda förutsättningar klargörs i ett tidigt skede och att nämnder och bolag är överens om dessa.

Fastighetskontoret vill samtidigt poängtera att en sådan förändrad inriktning innebär att många av de kvaliteter som den nuvarande detaljplanen beskriver kan komma att förändras.

## **Delområde: Centralenområdet**

### ***Beskrivning av utgångsläge för genomlysning***

Inom Centralenområdet ligger Drottningtorget och Åkareplatsen, Centralstationen och Nils Ericson-terminalen, Gullbergsstrand och den nya Hisingsbron, Lilla Bommen och Kanaltorget samt Packhuskajen och Packhusplatsen. För Centralenområdet planeras till övervägande del för verksamhetslokaler, såsom kontoret, hotell och handel, men även viss andel bostäder.

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

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

Projektet Bebyggelse på Götaleden, som befinner sig i genomförandeskede, redovisar ett underskott. Fastighetskontoret bedömer dock att övriga projekt i genomförande- eller planskede kommer att generera överskott.

I tidigt skede beräknas de flesta projekten ge ett överskott förutom projekten Kajstråket och Västra överdäckningen. Kajstråket planeras ske i närtid med hänsyn till att det finns tydliga kopplingar till andra projekt, medan Västra Överdäckningen, i sin helhet, planeras

efter 2035. En mindre överdäckning av området krävs dock i projektet Bebyggelse på Götaleden.

Nulägesbedömningen är att Centralenområdet sammantaget kommer att generera ett ekonomiskt överskott på cirka 120 mkr. I denna bedömning ingår även Kajstråket och Västra överdäckningen.

### ***Beroenden***

I pågående detaljplaner kan det vara svårt att inrymma den mängd förskolor, skolor och övrig kommunal service som krävs enligt gjorda beräkningar. Det leder till att andra delområden i Älvstaden kan behöva ta ett större ansvar för social infrastruktur, vilket måste studeras och bedömas mot helheten. Projektet Packhuskajen och Kanaltorget avses om möjligt hantera Centralenområdets behov av social infrastruktur. Arbetet med att ta fram ett planprogram ska påbörjas 2021.

Delprojektet Gullbergskajområdet bidrar med ett viktigt tillskott till Centralenområdets underskott av park, framför allt med avseende på projekten Överdäckningen av Götaleden och Kämpegatan.

Inom Centralenområdet pågår utbyggnaden av flera stora infrastrukturprojekt som Västlänken, Hisingsbron och överdäckningen E45:an vilka påverkar kommande utbyggnadsetapper. Planering för arbetet med bangårdsförbindelsen pågår. Samspelet mellan trafiklösningar och stadsutveckling är komplext och komplicerat – något som därför kräver omfattande samverkan och samordning.

### ***Risker och osäkerheter***

Underlaget för både inkomster och utgifter baseras på Centralenområdets Stadsutvecklingsprogram (STUP), som redovisar en översiktlig uppskattad exploatering för samtliga områden. Fastighetskontoret vill också uppmärksamma att Centralenområdet innehåller projekt som befinner sig i alla faser.

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.

Utvecklingen av området medför stora investeringar för staden och fastighetskontoret bedömer att osäkerheterna i kalkylerna för hela Centralenområdet är stora och bör därför inte underskattas. Detta mot bakgrund av att flertalet projekt ännu inte har startat.

### ***Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar***

Fastighetskontoret bedömer att en exploatering av Centralenområdet kommer att generera ett överskott motsvarande cirka 120 mkr. Fastighetskontorets rekommendation är därför att genomföra en exploatering av området enligt plan.

| Centralenområdet (mkr)                     | Färdplan Älvstaden<br>ver. 2020-2021 | FK alternativ<br>t.o.m. år 2035 |
|--------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|
|                                            |                                      | 1                               |
| Utgångsläge enl. färdplan ver. 2020-2021   | 120                                  | -                               |
| Utgångsläge (fastighetskontoret)           | -                                    | 120                             |
| Varav utgifter hittills                    |                                      | -1 255                          |
| Varav inkomster hittills                   |                                      | 30                              |
| Genomför exploatering enligt plan          |                                      | 0                               |
| <b>Exploateringsnetto Centralenområdet</b> | <b>120</b>                           | <b>120</b>                      |

Det kan finnas vissa möjligheter att minska stadens investeringar genom att i ett senare skede minska omfattningen av den planerade Västra överdäckningen. Dessa möjligheter är dock i dagsläget inte tillräckligt utredda och mot bakgrund av de risker för ökade utgifter, som i princip alltid föreligger, bedömer fastighetskontoret att det i detta skede inte är lämpligt att tillräkna delområdet en sådan besparingsmöjlighet.

## Delområde: Frihamnen

### *Beskrivning av utgångsläge för genomlysning*

Planeringen av Frihamnen har pågått sedan 2012, då byggnadsnämnden beslutade att ett planprogramarbete skulle påbörjas.

På grund av ekonomiska osäkerheter beslutades 2018 att pausa pågående detaljplanearbete inom Frihamnen och inleda en övergripande genomlysning av projektet. Processen pågick under 2018 fram till hösten 2019 och bestod av tre delar – Kunskapsresan, Utvärdering och Planeringsförutsättningar Frihamnen 2019. Planeringsförutsättningarna innehåller bland annat strukturförslag för hela Frihamnen med tillhörande exploateringskalkyl.

Planeringsförutsättningarna rekommenderar en uppdatering av tidigare planprogram för Frihamnen samt att utvecklingen av Frihamnen startar med de inre delarna och avvaktar med de övriga delarna som omfattar de mer svårhanterade pirarna och vattenrummen. De inre delarna framgår huvudsakligen av kartbilagan och består av pågående detaljplanerna *Lundby - Bostäder och verksamheter i Frihamnen etapp 1* och *Frihamnen - Blandad stadsbebyggelse vid Hjalmar Brantingsgatan inom Frihamnen*.

Under våren 2020 påbörjade fastighetskontoret en genomlysning av exploateringskalkylen hörande till Planeringsförutsättningarna. Syftet med genomlysningen var att kvalitetssäkra innehållet i exploateringskalkylen samt att vid behov föreslå åtgärder i syfte att uppnå en exploateringsekonomi i balans för staden. Inom ramen för genomlysningen har fastighetskontoret bland annat bedömt att exploateringsinkomsterna för byggrättsförsäljning inom Frihamnens inre delar inkluderar ett riskpåslag motsvarande ca 620 mkr. Fastighetskontoret bedömer att riskpåslaget inte är rättvisande för byggrättsvärdena.

Inom ramen för genomlysningen har Älvstranden Utveckling AB även rapporterat ökade prognostiserade utgifter för Frihamnens inre delar om ca 375 mkr i jämförelse med vad som framgår av den senaste färdplanen.

Genomlysningen innebär att fastighetskontorets bedömda utgångsläge för Frihamnens inre delar förbättras från ett underskott på -570 mkr (enligt senaste färdplanen) till -325 mkr. Det förbättrade utgångsläget baseras på mellanskillnaden mellan högre bedömda byggrättsvärden och ökade utgifter för utbyggnad av allmän plats.

Arbetet med genomlysning är ännu inte färdigställt men har utgjort huvudsakligt underlag för Fastighetskontorets arbete enligt detta uppdrag.

#### *Upparbetade utgifter*

Beslutet att påbörja arbeten med Jubileumsparken fattades i kommunstyrelsen i maj 2019 (Handling 2019 nr 108). Enligt beslutsunderlaget ska utgifterna för parkutbyggnaden fördelas mellan Älvstranden Utveckling AB och Göteborgs stad. Park- och naturförvaltningen har upphandlat entreprenör för Göteborg Stads åtaganden. Utgifterna för entreprenaden, övriga projektutgifter och byggherrekostnader, med mera, uppgår till 141 mkr.

Älvstranden utveckling AB beräknar sina upparbetade utgifter för utvecklingen av Frihamnen till cirka 155 mkr.

Stadsbyggnadskontoret beräknar sina utgifter till cirka 22 mkr.

Fastighetskontoret uppskattar sina upparbetade utgifter till cirka 30 mkr, innefattande upparbetad tid och uppskattad ersättning för uppsägning av arrendator.

Sammantaget innebär det att det finns upparbetade utgifter på cirka 350 mkr.

#### ***Beroenden***

Frihamnen bedöms ingå i influensområdet för Sverigeförhandlingen. Utvecklingen av hela Frihamnen bedöms kunna innehålla cirka 10 000 nya bostäder, varav de inre delarna bedöms kunna innehålla cirka 4 000 bostäder. I övrigt bedöms spårprojektet inom Sverigeförhandlingen inte vara beroende av utvecklingen av Frihamnen.

Frihamnen är delvis beroende av utvecklingen av Hjalmar Brantingstråket. Av den anledningen har del av Hjalmarstråket som bedöms motsvara nyttan för Frihamnen inkluderats i exploateringsprojektet och ingår därför i kalkylen för Frihamnens inre delar. En annan del av investeringen ingår i exploateringskalkylen för Backaplan i området Söder om Hjalmar Brantingstråket. Det kvarstår dock ytterligare vissa delar av stråket där finansieringen inte är löst.

Det finns beroenden mellan detaljplanerna inom Frihamnens inre delar som innebär att dessa tidsmässigt bör utvecklas i nära anslutning till varandra.

## Risker och osäkerheter

I det fall att utvecklingen av Frihamnen pausas finns risk att spårprojektet inom Sverigeförhandlingen fastställer förutsättningar när det gäller bland annat höjdsättning för Frihamnsområdet.

Enligt Planeringsförutsättningarnas strukturförslag till utveckling av Frihamnen behöver Frihamnens inre delar ta höjd för en senare utveckling av övriga delar av Frihamnen. Det innebär att en exploatering av Frihamnens inre delar medför stora investeringsutgifter i tidiga skeden för staden. Exploateringen och utbyggnaden medför därmed en finansiell risk för staden.

## Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar

Fastighetskontoret bedömer att utvecklingen av Frihamnen i närtid bör avgränsas till att enbart omfatta de inre delarna, enligt rekommendation i Älvstranden Utveckling AB:s arbete med Planeringsförutsättningar 2019.

I övrigt består fastighetskontorets åtgärdsalternativ huvudsakligen av att öka andelen bostadsrätter inom Frihamnens inre delar. Planeringsförutsättningarna utgår från en 50/50 fördelning mellan upplåtelseformerna bostadsrätt och hyresrätt. En ökad andel bostadsrätter bedöms relativt enkel att genomföra och konsekvensbeskriva. Dock riskerar åtgärdsalternativet att påverka målbilden för Vision Älvstaden.

Baserat på fastighetskontorets bedömda byggrättsvärden i Frihamnen föreslår fastighetskontoret att markanvisning inom Frihamnens inre delar bör tilldelas utifrån anbudsförfarande på pris, i syfte att optimera inkomsterna genom markförsäljning och bidra med förbättrat underlag för värderingar i området.

Vad gäller investeringar bedömer fastighetskontoret att det finns potential att minska utgifterna genom att sänka ambitionsnivån för sociodukten enligt Planeringsförutsättningarna. Fastighetskontoret bedömer även att föreskriven grundläggningsmetod och infrastrukturutbyggnad enligt Planeringsförutsättningarna bör ses över i det fortsatta arbetet i syfte att identifiera ytterligare ekonomiska åtgärder.

| Frihamnen, DP 1 och 2 (inre delarna) (mkr)                     | Färdplan Älvstaden<br>ver. 2020-2021 | FK alternativ t.o.m. år 2035 |            |            |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|------------|------------|
|                                                                |                                      | 1                            | 2          | 3          |
| Utgångsläge enl. färdplan ver. 2020-2021 (inre delarna)        | -570                                 | -                            | -          | -          |
| Utgångsläge, inre delarna (fastighetskontoret)                 | -                                    | -325                         | -325       | -325       |
| Varav utgifter hittills                                        | -                                    | -350                         | -350       | -350       |
| Varav inkomster hittills                                       | -                                    | -                            | -          | -          |
| Fördelning av upplåtelseform 60/40 BR/HR                       | -                                    | -                            | 180        | -          |
| Fördelning av upplåtelseform 75/25 BR/HR                       | -                                    | -                            | -          | 450        |
| Förenklad sociodukt enligt helhetsgreppet                      | -                                    | 70                           | 70         | 70         |
| <b>Exploateringsnetto Frihamnen, DP 1 och 2 (inre delarna)</b> | <b>-570</b>                          | <b>-255</b>                  | <b>-75</b> | <b>195</b> |
| Eventuell ökad exploateringsgrad                               | -                                    | 100                          | 100        | 100        |

Fastighetskontoret föreslår att andelen bostadsrätter ökar för att förbättra förutsättningarna för ett förbättrat exploateringsnetto. Kontoret bedömer att en fördelning av upplåtelseformerna, motsvarande 60 procent bostadsrätter och 40 procent hyresrätter, är genomförbart och står inte i konflikt med Vision Älvstaden. Kontoret bedömer dock att en ytterligare ökning av andelen bostadsrätter riskerar att stå i konflikt med visionen samtidigt som marknadsriskerna ökar. Kontoret bedömer vidare att möjligheterna att ytterligare öka exploateringen är så osäkra att en sådan möjlighet inte är lämplig att tillräkna kalkylen i detta skede.

Fastighetskontoret föreslår att ett genomförande av Frihamnens övriga delar förskjuts till efter 2035. Fastighetskontoret anser att det är för tidigt att avgöra huruvida det är möjligt att uppnå en ekonomi i balans för Frihamnens övriga delar. Fastighetskontoret förutsätter dock att utvecklingen av Frihamnens övriga delar genererar åtminstone en ekonomi i balans för staden, innan en exploatering av de yttre delarna övervägs.

Fastighetskontoret bedömer att föreslagna åtgärder möjliggör en exploateringsekonomi i balans för Frihamnens inre delar. Planeringen av Frihamnen är fortfarande i tidigt skede, med stora osäkerheter både vad gäller inkomster och utgifter. Fastighetskontoret bedömer därför att det i dagsläget är svårt att förutsätta ett ekonomiskt överskott från delområdet.

Utöver åtgärdsalternativen ovan har fastighetskontoret sett möjligheten för ytterligare ett alternativ som innebär att staden avyttrar hela Frihamnsområdet, det vill säga såväl Frihamnens inre delar som de yttre delarna. Alternativet skulle behöva utredas vidare. Ett sådant alternativ behöver åtminstone villkoras på ett sådant sätt att exploitören finansierar hela utbyggnaden av området, vilket bland annat skulle inkludera allmän plats, samtidigt som exploitören bär all risk för ökade utgifter för utbyggnaden. Fastighetskontoret bedömer att alternativet skulle kräva att mark för kommunala ändamål som behöver tillgodoses inom området, och som uppstår som en konsekvens av exploateringen, såsom förskola, skola, idrott och kultur kvarstår i kommunens ägo alternativt återgår till kommunen utan ersättning.

## **Delområde: Backaplan**

### ***Beskrivning av utgångsläge för genomlysning***

I tidigare redogörelser för exploateringsekonomi har endast ramavtalsområdet ingått. I Färdplan Älvstaden redovisas ett negativt exploateringsnetto på -240 mkr. För ramavtalsområdet finns ett inriktningsbeslut om en nettoinvestering på 245 mkr. Den nu aktuella kalkylen för området visar fortsatt på en nettoinvestering på cirka 240 mkr.

För planprogrammets inre delar (ramavtalsområdet) deltar privata fastighetsägare som tillsammans med staden har tagit fram ett ramavtal som anger fördelning av finansiering för utbyggnad av allmän plats inom ramavtalsområdet. Inom detta område finns en detaljplan i genomförandeskede och två detaljplaner i planeringsskede.

Fastighetskontoret har, mot bakgrund av uppdragets syfte, bedömt att det saknas tillräckliga förutsättningar att väsentligt förbättra exploateringsekonomi inom det begränsade ramavtalsområdet. För att skapa en helhetsbild av exploateringsekonomi för

Backaplan delområde har området som analyserats utvidgats till att även omfatta tidigare genomförd etapp, Östra Kvillebäcken, samt områdena Väster om Kvillebäcken och Söder om Hjalmar Brantingsstråket. Dessa områden har tidigare inte ingått i den ekonomiska redovisningen av Backaplan.

Östra Kvillebäcken är färdigställt och exploateringen har, enligt uppgifter från Älvstranden Utveckling, bidragit med ett exploateringsnetto på 200 mkr. Detta överskott har fastighetskontoret inkluderat i helhetsbedömningen av exploateringsekonomi för Backaplan.

I området Väster om Kvillebäcken planeras en blandad stadsutveckling och fastighetskontoret beräknar att exploateringen kommer att innebära en nettoinvestering på cirka 100 mkr.

Söder om Hjalmar Brantingsstråket är ett område med stora infrastrukturinvesteringar och projektet bedöms kräva en nettoinvestering om cirka 100 mkr. Området består idag endast av kommunal mark, men alternativt kan området i framtiden utökas till att även omfatta privat mark. Fastighetskontoret bedömer att marken inte lämpar sig för bostäder. Åtgärdsalternativet omhändertar de kvarvarande ofinansierade delarna av Hjalmar Brantingsstråket som är rimliga att exploateringen av Backaplan bidrar till att finansiera. Investeringsbehovet kommer huvudsakligen av åtgärder på Lundbyleden och anläggning av Hjalmar Brantingsstråket. Det kvarstår dock ytterligare vissa delar av stråket där finansieringen inte är löst.

Sammantaget för delområdet Backaplan innebär detta en nettoinvestering för staden på cirka 100 mkr. Fastighetskontoret vill dock understryka att delar av såväl inkomster som utgifter infaller bortom år 2035.

### ***Beroenden***

Backaplan är beroende av utbyggnaden av Hjalmar Brantingsgatan mellan knutpunkt Hjalmar och Hisingsbron.

Ett beroende utgörs av trafiklösningen för kollektivtrafik Backavägen–Brunnsbo inklusive utbyggnad av spårväg och bussgata enligt den planering som ligger till grund för besluten inom Sverigeförhandlingen.

Det finns inbördes beroenden mellan planerna som omfattar infrastruktur ovan och under jord såsom gemensamma större gator, park samt ledningar. Trafiksystemet inne i Backaplanområdet är beroende av utbyggnaden av Kvilleleden och Kvillemotet och dessa trafiksystem där staden samverkar med Trafikverket.

Klimatanpassningsåtgärder för området behöver lösas genom höjdsättning vilket skapar beroenden och konsekvenser mellan planerna.

I angränsning till delområdet Backaplan planeras för en elnätstation samt ackumulatortank för fjärrkyla för försörjningen av stadsutvecklingen av ett större område, inklusive bland annat Lindholmen och Frihamnen.

## ***Risker och osäkerheter***

- Finansiering av flytt av gasledning inom Backaplan utgör en osäkerhet. Fastighetsägarna ska finansiera flytt av ledning, vilket behöver ske innan antagande av detaljplan.
- Försening och/eller ersättning av spår till citybuss i Backavägen.
- Försening och/eller förändringar av Brunnsbo station.
- Ökade krav på marksanering, klimatanpassning, höjdsättning av Backaplan.

Fastighetskontoret bedömer att riskerna avseende geoteknik och markmiljö är höga i området, bland annat på grund av tidigare markanvändning såsom deponi. För att hantera eventuella ökade utgifter kopplat till bland annat sanering och grundläggning innehåller exploateringskalkylen för Backaplan höga risk- och osäkerhetspåslag. Fastighetskontoret har bedömt att det inte är lämpligt att minska riskpåslagen med hänvisning till osäkerheterna.

## ***Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar***

I området Väster om Kvillebäcken, vilket är nästa utvecklingsetapp av delområdet, planeras cirka 2 000 nya bostäder, service och handel. För att en stadsutveckling i denna omfattning ska kunna genomföras behöver staden tillgodose bland annat skola, idrottsplatser, med mera.

Den mark som kommunen äger i området Väster om Kvillebäcken utgörs huvudsakligen av stora fastigheter som är upplåtna med tomträtt.

En tomträtt kan endast sägas upp till utgången av vissa tidsperioder, vanligtvis vart 40:e år vad gäller tomträtter upplåtna för bostadsändamål och vart 20:e år för övriga tomträtter. Uppsägningen ska ske minst två år före periodens utgång och tidigast fem år före utgången av perioden. En uppsägning kan överklagas av tomträttshavaren och det åligger staden att påvisa att uppsägningen är giltig. Fastighetskontoret vill uppmärksamma att avtalen inte medför en lösenskyldighet för staden och bedömer vidare att det finns juridiska förutsättningar i övrigt för kommunen att säga upp tomträtterna enligt avtal.

Fastighetskontoret föreslår att genomföra exploateringen enligt planprogrammet, vilket innebär att staden behöver säga upp eller ompröva tomträttsavtalen inom delområdet. På dessa fastigheter föreslås skola, bostäder och kollektivtrafik. Förslaget innebär således att staden kan säkerställa att behovet av social infrastruktur kan tillgodoses på kommunal mark. Staden kan därigenom minimera riskerna för stora utgifter för inlösen av fastigheter för dessa ändamål. Förslaget möjliggör även försäljning av mark för bostadsändamål, det vill säga försäljning på kommande markanvändning. Vidare anser fastighetskontoret att plan- och genomförandeprocessen i regel löper effektivare om staden har rådighet över marken för dessa behov.

Fastighetskontoret bedömer att förslaget ger störst effekt för området Väster om Kvillebäcken där det medför ett ekonomiskt överskott om cirka 200 mkr och att förslaget skapar förutsättningar för en stadsutveckling av delområdet Backaplan med en ekonomi i balans.

Fastighetskontoret bedömer att uppsägning av tomträttsavtalen inom delområdet ger kommunen möjligheter att i större utsträckning finansiera en utveckling av delområdet genom markvärdeutveckling istället för skattefinansiering. För tomträttsinnehavarna innebär det att avtalen följs, men påverkar samtidigt den näringsverksamhet som bedrivs på fastigheten liksom tomträttsinnehavaren, beroende på vilka investeringar som denne har gjort på fastigheten.

Föreslagna åtgärder, enligt ovan, samt uppdateringar av kalkylunderlaget ger följande resultat för delområdet Backaplan. Oavsett åtgärdsalternativ vill fastighetskontoret uppmärksamma att vissa utgifter och inkomster infaller bortom 2035.

| Backaplan (mkr)                                                      | Färdplan Älvstaden ver. 2020-2021 | FK alternativ t.o.m. år 2035 |            |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|------------|
|                                                                      |                                   | 1                            | 2          |
| Utgångsläge enl. färdplan ver. 2020-2021                             | -240                              | -                            | -          |
| Utgångsläge, ramavtalsområdet (fastighetskontoret)                   | -                                 | -240                         | -240       |
| <i>Varav utgifter hittills</i>                                       |                                   | -                            | -          |
| <i>Varav inkomster hittills</i>                                      |                                   | -                            | -          |
| Exploateringsnetto Östra Kvillebäcken                                |                                   | 200                          | 200        |
| Ställningstagande kring tomträttsupplåtelser, ramavtalsområde        | -                                 | -                            | 80         |
| Ställningstagande kring tomträttsupplåtelser, Väster om Kvillebäcken | -                                 | -                            | 200        |
| Väster om Kvillebäcken, exkl. tomträtter                             | -                                 | -100                         | -          |
| Söder om Hjalmar Brantingsstråket                                    | -                                 | -100                         | -100       |
| <b>Exploateringsnetto Backaplan</b>                                  | <b>-240</b>                       | <b>-240</b>                  | <b>140</b> |

## Delområde: Lindholmen

### Beskrivning av utgångsläge för genomlysning

Redovisningen av delområdet inkluderar följande exploateringsprojekt i detaljplane- och genomförandeskedet, enligt nedan:

- DP bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen
- DP verksamheter vid Pumpgatan etapp 1-2
- DP skola vid Pumpgatan
- DP bostäder vid Götaverksgatan
- DP Lindholmens tekniska gymnasium

Fastighetskontoret bedömer att pågående exploateringsprojekt på Lindholmen, utan åtgärder, kommer att innebära ett ekonomiskt underskott på cirka -135 mkr för delområdet. Huvudsakligen uppstår underskottet i samband med genomförande av DP skola vid Pumpgatan samt DP Lindholmens tekniska gymnasium. Anledningen är att dessa projekt inte genererar några exploateringsinkomster för staden i samband med genomförandet.

## ***Beroenden***

Behovet av skola inom DP skola vid Pumpgatan är en rest från tidigare exploateringsprojekt på Lindholmen och krävs för att uppfylla behovet av skolplatser inom delområdet.

Rådande planprogramförslag för Lindholmen är indelat i tre etapper; ”Centrala stråket”, ”Södra Lindholmen” och ”Propellerområdet”. Inom respektive etapp finns beroenden som bedöms innebära att hela etappen bör utvecklas som helhet. Dock bedöms respektive etapp kunna utvecklas fristående från övriga etapper.

Lindholmen ingår i influensområdet för Sverigeförhandlingen och planprogramförslaget bedöms kunna generera cirka 2 200 bostäder och cirka 14 500 arbetsplatser.

Utmaningar med avseende på klimatanpassning, högt vatten och skyfall behöver utredas för delområdet som helhet.

## ***Risker och osäkerheter***

Fastighetskontoret bedömer att det finns stora osäkerheter i exploateringskalkylen för DP skola vid Pumpgatan.

Planprogramförslaget kan innebära delvis utbyggnad i älven, något som kan föranleda stora utgiftsosäkerheter. Planprogrammets ekonomiska kalkyl baseras på uppskattningar av utgifter för utbyggnaden av halvön vid Masthuggskajen. Fastighetskontorets bedömning är att en utbyggnad i vatten, enligt nuvarande planprogramförslag, skulle kunna generera en bättre planprogramekonomi än att inte bygga i vatten. Oavsett utbyggnad i vatten eller inte bedömer fastighetskontoret att planprogrammet som helhet innebär en ekonomi i balans för staden.

Att inte gå vidare med ett planprogram för delområdet, något som skulle möjliggöra etappvis utbyggnad där investeringar i anläggningar och utbyggnad av allmän plats kan fördelas på de ingående detaljplanerna som drar nytta av investeringarna, innebär en stor risk för kommunen. Fastighetskontoret bedömer att det är nödvändigt att ta fram ett detaljplaneprogram som redovisar principer för exploateringsbidrag för sådana åtgärder som sträcker sig över flera olika detaljplaner. Redovisningen måste vara inkluderad redan vid samrådet för detaljplaneprogrammet.

## ***Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar***

Bedömningen är att ett nytt planprogram krävs innan ytterligare detaljplanering kan ske på Lindholmen. Fastighetskontoret bedömer att ett planprogram för delområdet är en förutsättning både ur ett ekonomiskt perspektiv och med hänsyn till de beroenden har beskrivits ovan.

Exploateringskalkylen för DP Verksamheter vid Pumpgatan etapp 2 inkluderar upprustning av kaj om 120 mnkr. Kaj krävs bland annat för angöring av ny färjetrafik till Pumpgatan. Fastighetskontoret bedömer att det finns kostnadsbesparande alternativ till kajutbyggnaden utan att frågå syftet eller funktionen med åtgärden.

Exploateringen inom DP skola vid Pumpgatan bedöms i tidigt detaljplaneskede generera ett ekonomiskt underskott för staden. Med anledningen av planområdets markförutsättningar och att skoländamålet inte genererar några exploateringsinkomster för staden är fastighetskontorets bedömning att en exploateringsekonomi i balans för projektet inte är möjlig. I syfte att öka projektets inkomster bör dock möjligheten att kombinera skola med annat ändamål inom detaljplanen utredas. En möjlighet kan vara att planlägga och utöka befintliga Santosskolan, i syfte att minska behovet av skola vid Pumpgatan och därmed möjliggöra för andra ändamål. I övrigt bedömer fastighetskontoret att den tidiga exploateringskalkylen för DP skola vid Pumpgatan inkluderar högt tilltagna utgifter för sanering. Det bedöms således finnas potential till något lägre saneringsutgifter.

Fastighetskontoret föreslår att fortsatt markanvisning inom delområdet företrädesvis bör tilldelas utifrån anbudsförfarande på pris, i syfte att optimera inkomsterna genom markförsäljning och bidra med förbättrat underlag för värderingar i området.

| Lindholmen (mkr)                                       | Färdplan Älvstaden<br>ver. 2020–2021 | FK alternativ t.o.m. år<br>2035 |          |
|--------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|----------|
|                                                        |                                      | 1                               | 2        |
| Utgångsläge enl. färdplan ver. 2020–2021               | 0                                    | -                               | -        |
| Utgångsläge (fastighetskontoret)                       | -                                    | -135                            | -135     |
| <i>Varav utgifter hittills</i>                         |                                      | -1 195                          | -1 195   |
| <i>Varav inkomster hittills</i>                        |                                      | 1 060                           | 1 060    |
| Upprustning av kaj enl. KF beslut (Pumpgatan, etapp 2) |                                      | 60                              | 60       |
| Pumpgatan, etapp 3 (tillkommande byggrätt)             |                                      | 75                              | 75       |
| Arbeta vidare med ett planprogram för delområdet       |                                      | -                               | 0–100    |
| <b>Exploateringsnetto Lindholmen</b>                   | <b>0</b>                             | <b>0</b>                        | <b>0</b> |

Ovanstående åtgärdsalternativ (1) bedöms generera en ekonomi i balans för pågående exploateringsprojekt inom Lindholmen.

Om staden ämnar utveckla Lindholmen och samtidigt nå en ekonomi i balans vill fastighetskontoret understryka vikten av att ta fram ett planprogram som redovisar principer för finansiering av allmän plats. En fortsatt utbyggnad utifrån enskilda detaljplaner medför en risk för att staden inte får skälig täckning för investeringar i exempelvis övergripande allmän plats, klimatanpassning och dagvattenhantering. En sådan utveckling bedömer fastighetskontoret kommer generera ett ekonomiskt underskott för staden.

Fastighetskontoret bedömer att det finns möjligheter att nå ett ekonomiskt överskott för delområdet genom att fortsätta arbetet med att ta fram ett nytt planprogram (2) för Lindholmen. Planprogrammet är dock fortfarande i tidigt skede, med stora osäkerheter både vad gäller inkomster och utgifter. Fastighetskontoret bedömer därför att det i dagsläget är svårt att förutsätta ett ekonomiskt överskott för delområdet.

Fastighetskontoret vill framföra att tre grundförutsättningar gäller för att ett planprogram ska kunna anses vara genomförbart:

1. att planprogrammet är utformat på ett sådant sätt att en överenskommelse om planprogrammets innehåll, omfattning och utformning, kan träffas mellan stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling. Idag är parterna inte överens.
2. att eventuella risker med en utbyggnad i älven säkerställs mot bakgrund av erfarenheterna från utbyggnaden av halvön på Masthuggskajen. Dessa ska ligga till grund för lämplighetsbedömningen av en eventuell utbyggnad i älven. Det innebär att planprogrammet behöver avvakta Masthuggskajens utbyggnad.
3. att en inriktning för framtagnet har en tydlig utgångspunkt i en ekonomi i balans samt genomförbarhet av planprogrammet.

#### **Delområde: Gullbergsvass**

Fastighetskontoret rekommenderar att en exploatering av Gullbergsvass genomförs efter 2040. Arbetet med att utreda planeringsförutsättningar pågår. Kontoret bedömer att det är rimligt att ställa kravet att en framtida utveckling av Gullbergsvass är förenat med ett krav att exploateringen kan redovisa en ekonomi i balans. Som ett alternativ till detta kan kommunfullmäktige överväga att fastställa ett avkastningskrav på en utveckling av området.

Fastighetskontoret rekommenderar att gränsdragningen mellan Centralenområdet och Gullbergsvass ses över för att bidra till en bättre stadsutveckling som helhet, bland annat mot bakgrund av behovet av kommunal service i centrala staden.

#### **Delområde: Ringön**

Fastighetskontoret rekommenderar att en exploatering av Ringön genomförs efter 2045 i enlighet med tidigare inriktning. Kontoret bedömer att det är rimligt att ställa kravet att en framtida utveckling av Ringön är förenat med ett krav att exploateringen kan redovisa en ekonomi i balans. Som ett alternativ till detta kan kommunfullmäktige överväga att fastställa ett avkastningskrav på en utveckling av området.

## Fastighetskontorets rekommendation

Utifrån redogörelsen ovan av möjliga åtgärdsalternativ för respektive delområde har fastighetskontoret sammanställt dessa i tabellen nedan.

Fastighetskontoret bedömer att förutsättningarna för att förbättra Älvstadens exploateringsekonomi i huvudsak är beroende av principiella ställningstaganden av olika karaktär för Skeppsbron, Frihamnen och Backaplan enligt nedan.

- Inriktningen för planeringen och exploateringen av Skeppsbron får ett stort genomslag för Älvstadens ekonomi i sin helhet. Fastighetskontoret bedömer att det saknas förutsättningar för projekt inom övriga Älvstaden att kompensera för ett underskott enligt tidigare utredningsförslag för Skeppsbron. Med hänvisning till uppdraget bedömer fastighetskontoret att det kvarstående alternativet är att det tas fram en ny detaljplan för Skeppsbron med utgångspunkt i en ekonomi i balans.
- Fastighetskontoret bedömer att fördelningen av upplåtelseformer i Frihamnen utgör den enskilt största påverkansfaktorn för exploateringsekonomi för Frihamnens inre delar.
- Kontoret bedömer att ett aktivt politiskt ställningstagande kring tomträttsupplåtelseerna i delområdet Backaplan är nödvändigt för att förbättra exploateringsekonomi i såväl Backaplan som för Älvstaden i sin helhet.

Utöver ovanstående har fastighetskontoret identifierat nödvändiga åtgärder som, enligt fastighetskontoret, sammantaget är nödvändiga för att uppnå en ekonomi i balans för Älvstaden. Kontorets bedömning är att de förslag till åtgärder som presenteras i detta tjänsteutlåtande inte har väsentliga negativa sociala eller ekologiska konsekvenser i jämförelse med Färdplanen version 2020–2021. Fastighetskontoret vill understryka att det naturligtvis är möjligt för politiken att fritt kombinera åtgärdsalternativ utifrån respektive delområde.

| Belopp i mkr                 |                                       |                                         | Fastighetskontorets rekommendation |        |      |      |      |   |
|------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------|--------|------|------|------|---|
| Delområde                    | Utgångsläge,<br>Färdplan<br>2020-2021 | Utgångsläge,<br>fastighets-<br>kontoret | 1                                  | 2      | 3    | 4    | 5    | 6 |
| Masthuggskajen, etapp 1      | -160                                  | -300                                    | -300                               | -330   | -    | -    | -    | - |
| Skeppsbron                   | -1 400                                | -1 295                                  | -1 080                             | -1 015 | -785 | -835 | -545 | 0 |
| Centralenområdet             | 120                                   | 120                                     | 120                                | -      | -    | -    | -    | - |
| Frihamnen, inre delarna      | -570                                  | -325                                    | -255                               | -75    | 195  | -    | -    | - |
| Backaplan                    | -240                                  | -240                                    | -240                               | 140    | -    | -    | -    | - |
| Lindholmen                   | 0                                     | -135                                    | 0                                  | 0      | -    | -    | -    | - |
| Exploateringsnetto Älvstaden | -2 250                                | -2 175                                  | -145                               |        |      |      |      |   |
|                              |                                       |                                         |                                    |        |      |      |      |   |
| Masthuggskajen, etapp 2      | Avvakta exploatering                  |                                         |                                    |        |      |      |      |   |
| Gullbergsvass                |                                       |                                         |                                    |        |      |      |      |   |
| Frihamnen, yttre delarna     |                                       |                                         |                                    |        |      |      |      |   |
| Ringön                       |                                       |                                         |                                    |        |      |      |      |   |

Figur: Fastighetskontorets rekommenderade åtgärd för respektive delområde är färgmarkerad.

Utifrån uppdraget att redovisa åtgärder som bidrar till en ekonomi i balans för Älvstaden är fastighetskontorets rekommendation, som framgår av färgmarkerade åtgärder enligt tabellen ovan, att:

- Genomföra detaljplanen för Masthuggskajen etapp 1 enligt plan och fastställ en ny ekonomisk ram på -330 mkr för genomförandet,
- Ta fram en ny detaljplan för Skeppsbron med ökad exploatering och tydligt fokus på ekonomi i balans och genomförbarhet. Fastställ ett inriktningsbeslut för en ekonomi i balans.
- Utveckla Frihamnens inre delar med fördelningen 60/40 BR/HR samt en enklare konstruktion för sociodukten. Fastställ ett inriktningsbeslut för en ekonomi i balans.
- Genomföra Backaplan enligt plan samt ta aktivt ställningstagande för uppsägning av tomträttsavtal för tomträtter inom ramavtalsområdet och Väster om Kvillebäcken.
- Genomföra Centralenområdet med inriktningsbeslut om ett överskott på minst 120 mkr.
- Genomföra pågående detaljplaneprojekt på Lindholmen och ta fram ett planprogram för området med utgångspunkt i de grundförutsättningar som anges under avsnittet *Delområde: Lindholmen*. Fastställ ett inriktningsbeslut om minst en ekonomi i balans.

Martin Öbo  
Fastighetsdirektör

Peter Kim  
Avdelningschef

Karin Frykberg  
Avdelningschef

Elisabet Gondinger  
Avdelningschef

Lena Thylén  
Ekonomichef



## Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden

### § 186, 5610/20

#### Beslut

Enligt fastighetskontorets förslag:

1. Fastighetsnämnden godkänner fastighetskontorets rapportering av uppdraget och översänder ärendet till kommunstyrelsen för slutligt ställningstagande i kommunfullmäktige.
2. Fastighetsnämnden tar i övrigt inte ställning till de åtgärdsförslag eller den rekommendation som presenteras i förvaltningens tjänsteutlåtande.

#### Handling

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande 2020-10-19

#### Protokollsanteckning

Lina Gudmundsson (V) deltar inte i handläggningen på grund av jäv.

#### Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

#### Dag för justering

2020-11-03

#### Vid protokollet

##### Sekreterare

Sirpa Bernhardsson



Ordförande  
**Mats Ahdrian**

Justerande  
**Bobbo Malmström**

**Yrkande**  
**Särskilt yttrande**  
2020-12-16

M, L, C, S  
KD

## **Återremissyrkande angående – Fastighetsnämndens delredovisning och rapport Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen:

1. Kommunstyrelsen hemställer till Fastighetsnämnden att inkludera sin genomlysning avseende projekt Skeppsbron utifrån kommunfullmäktiges beslut 2020-11-12 § 2 1859/17.
2. Kommunstyrelsen hemställer till Fastighetsnämnden att i rapporten beakta utredning om avveckling av verksamheten i Älvstranden Utveckling AB.
3. Kommunstyrelsen hemställer till Fastighetsnämnden att involvera berörda nämnder och styrelser i ett remissutskick av rapport Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden.

### **Yrkandet**

Färdplan Älvstaden omfattar områden kring älven och projekt Skeppsbron är en del av färdplanen och behöver därav vägas in i rapporten enligt beslut i kommunfullmäktige. I samband med revidering av den ekonomiska åtgärdsplanen för Älvstaden, vill vi att berörda nämnder och bolag ska få möjligheten att yttra sig över Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden genom att skicka ut rapporten på remiss. Detta för att få en helhetsbild av projektet samt väga in perspektiv från de nämnder och styrelser som påverkas.

I den beslutade budgeten för Göteborgs Stad 2021 ges ett uppdrag till Göteborgs Stadshus AB om att utreda avveckling av verksamheten i Älvstranden Utveckling AB. Därav är det viktigt att i arbetet beakta en avveckling av verksamheten i Älvstranden Utveckling AB i det fortsatta arbetet.

I de finansiella inriktningarna för god ekonomisk hushållning har kommunfullmäktige fastställt ett mål om att planerande nämnder ska sträva efter att nå balans i exploateringsekonomin över en 10-årsperiod. Det är viktigt att beakta de finansiella målen för exploateringsekonomin i rapporten. Vi behöver tydliggöra vilka ekonomiska åtgärder som görs för att planen ska nå kommunfullmäktiges mål om en exploateringsekonomi i balans.

**Återremissyrkande**  
2020-12-11

(Miljöpartiet, Vänsterpartiet)

Ärende nr 2.1.7

## **Yrkande angående Fastighetsnämndens delredovisning och rapport Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen:

1. Ärendet återremitteras till stadsledningskontoret.
2. Stadsledningskontoret uppdras att skicka ut förslaget på remiss och sammanställa inkomna remissyttranden från Byggnadsnämnden, Trafiknämnden, Park- och naturnämnden, Kretslopp- och vattennämnden Förskolenämnden, Grundskolenämnden, Älvstranden utveckling, Förvaltnings AB Framtiden, samt eventuellt andra berörda intressenter.

### **Yrkandet**

Fastighetsnämnden ger i sin rapport ett antal åtgärdsalternativ för att få en bättre ekonomi i Älvstadens delprojekt. Förslagen har ej varit remitterade till andra nämnder och intressenter och stadsledningskontoret uppger att de har svårt att överblicka effekterna av de olika åtgärdsalternativen.

För oss rödgrönrosa är det viktigt att projekten medför en god ekonomi för staden. Det är också viktigt att de nya områdena byggs med hänsyn till miljön och framtida klimatförändringar, att det finns god tillgång till kommunal service, blandad bebyggelse och jämn fördelning mellan olika upplåtelseformer samt att den nya staden ger goda levnadsmiljöer för invånarna. För att belysa dessa aspekter behöver fler aktörer ge sin syn för Fastighetsnämndens förslag.

Reviderat Yrkande  
2020-12-11



## Ärende 2.1.7

# Yrkande angående – Fastighetsnämndens delredovisning och rapport Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden

## Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

- 1) Återremittera ärendet till fastighetsnämnden med följande uppdrag:
  - a) Anpassa beräkningarna till SD:s yrkande i kommunstyrelsen 2020-05-20 angående Färdplan Älvstaden enligt **bilaga 1**
  - b) Anpassa beräkningarna efter en ny detaljplan för Skeppsbron där Rosenlundsverken är rivet och ersatt av bostäder eller kontor.
  - c) Anpassa beräkningarna efter en helt ny inriktning för Centralområdet utan höghus i glas, och med en helt ny detaljplan för Centralstationen enligt SD yrkande om avslag av ”*Detaljplan för Västlänken station Centralen med omgivning inom stadsdelen Gullbergsvass.*”
  - d) Anpassa beräkningarna med utgångspunkt att det inte blir ett centralbad vid centralstationen, utan att detta byggs vid Valhallabadet.
  - e) Anpassa beräkningarna med utgångspunkt att man tar bort höghusen vid Masthuggskajen etapp1.
- 2) Åtgärdsplanen går på remiss till Byggnadsnämnden, Park- och Naturnämnden och Älvstranden AB innan stadsledningskontoret bereder förslaget.

## Yrkandet

SD har kommit med ett antal motförslag till flera detaljplaner och till ”Färdplan Älvstaden version 2020-2021”. Det är därför inte rimligt att SD tar ställning till fastighetsnämndens beräkningar när våra förslag på ett sådant fundamentalt sätt skiljer sig från det som fullmäktige har beslutat.

För att SD ska kunna ta ställning till hur man ska kunna få en högre självfinansieringsgrad inom exploateringsverksamheten är det nödvändigt att flera detaljplaner ändras enligt SD:s förslag.

För att SD ska kunna ta ställning till fastighetsnämndens redovisning behöver ärendet återremitteras till fastighetsnämnden med fem uppdrag som innebär att man anpassar beräkningarna till helt nya inriktningar. De fem utgångspunkterna finns redovisade i förslag till beslut enligt ovan.

Vidare anser SD att förslaget bör gå på remiss till minst Byggnadsnämnden, Park- och Naturnämnden och Älvstranden AB innan Stadsledningskontoret bereder förslaget. Det är viktigt att så här stora projekt som omsätter miljardbelopp förankras ordentligt så att alla förvaltningar jobbar i samma riktning och med gemensamma mål när man väl sätter igång arbetet. Skeppsbron visar att det är nödvändigt att staden behöver se över sina rutiner när de driver stora stadsutvecklingsprojekt.

## Bilagor

- 1) SD Yrkande Färdplan Älvstaden version 2020-2021.

## Yrkande angående – Färdplan Älvstaden version 2020–2021

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

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

### Yrkandet

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

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

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

SD arbetar systematiskt och analytiskt med miljö- och energifrågor. Vi förstår skillnaden mellan begreppen förnybara energikällor och koldioxidfria energikällor. Vi vet att Göteborgs stads bolag Göteborgs Energi och Renova tillsammans ligger på topp 10 när det gäller koldioxidutsläpp i Sverige<sup>1</sup>. Därför har SD ständigt påpekat att det är viktigt att utreda och analysera alternativ till fjärrvärmen.

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

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

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

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

---

<sup>1</sup> Ny teknik 7 Nov 2019 sid 6-7



**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-11-06

Diarienummer 1453/20

Handläggare

Lisa Kallmér

Telefon: 031-368 06 44

E-post: [lisa.kallmer@stadshuset.goteborg.se](mailto:lisa.kallmer@stadshuset.goteborg.se)

## **Fastighetsnämndens delredovisning och rapport Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden**

Stadsledningskontoret, överlämnar utan eget ställningstagande, fastighetsnämndens rapport Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden, bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, för beslut i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

### **Sammanfattning**

Stadsledningskontoret har under första kvartalet 2020 tagit fram ett förslag till Färdplan Älvstaden version 2020 – 2021 inom samverkansorganisationen för Älvstaden, vilken återremitterades av kommunstyrelsen 2020-05-20 § 463 i enlighet med yrkande från S, M, L och C. Återremissyrkandet innehöll ett flertal uppdrag varav fastighetsnämnden utifrån sitt ansvar, tillsammans med samverkansorganisationen för Älvstaden, kommunstyrelsen och övriga berörda nämnder inom stadsutvecklingsområdet, fick i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan och en reviderad version av Färdplan Älvstaden version 2020 – 2021, med utgångspunkt att hitta en exploateringsekonomi i balans.

Fastighetskontoret har som ett första steg i uppdraget, tagit fram en rapport Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden och föreslår vidare att uppdraget att revidera Färdplan Älvstaden ska ske efter att en politisk inriktning är beslutad, med utgångspunkt i de förslag till åtgärder som presenteras i fastighetskontorets rapport. Fastighetsnämnden har godkänt fastighetskontorets rapportering av uppdraget, men har i övrigt inte tagit ställning till fastighetskontorets åtgärdsalternativ eller rekommendation. Fastighetsnämnden har översänt ärendet för ställningstagande i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Stadsledningskontoret kan konstatera att fastighetskontorets rapport, Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden, innehåller fastighetskontorets egen analys och förslag till åtgärdsalternativ samt rekommendation för att uppnå en högre självfinansieringsgrad inom exploateringsverksamheten. Stadsledningskontoret kan konstatera att fastighetskontorets förslag till åtgärdsalternativ samt rekommendation inte har samverkats med eller remitterats till berörda nämnder och styrelser inom stadsutvecklingsområdet eller inom samverkansorganisationen för Älvstaden. Stadsledningskontoret bedömer att fastighetskontorets förslag till åtgärdsalternativ samt rekommendation väsentligt påverkar nuvarande planering, genomförande och framtida drift inom Älvstaden. Stadsledningskontoret har svårt att utläsa och bedöma konsekvenserna av fastighetskontorets förslag ur ett socialt och ekologiskt perspektiv, men också i förhållande till tidigare avvägningar och beslut i nämnder och styrelser.

## Bedömning ur ekonomisk dimension

Fastighetskontorets arbete har utgått från att föreslå sådana åtgärder inom Älvstadens delområden som fastighetskontoret bedömer skulle kunna bidra till en exploateringsekonomi i balans för Älvstaden, enligt stadens finansiella inriktning. Utgångsläget för genomlysningen är en bedömd underfinansiering med i storleksordningen -2 200 mnkr, enligt Färdplan Älvstaden version 2020–2021, som avser exploateringsprojekt i genomförandeskede och projekt där detaljplanarbete eller planprogramarbete pågår. Fastighetskontoret bedömer att förutsättningarna för att väsentligt förbättra Älvstadens exploateringsekonomi i huvudsak är beroende av principiella ställningstaganden av olika karaktär för Skeppsbron, Frihamnen och Backaplan.

Fastighetskontorets har redovisat en rad alternativa åtgärder för respektive delområde som fastighetskontoret bedömer kunna medföra en nettoinvestering på mellan ett underskott på -1 790 mnkr till ett överskott på ca 160 mnkr för samtliga, av fastighetskontoret, genomlysta delområden. Åtgärderna avser allt från omfördelning av upplåtelseformer för bostäder, översyn av tomträttsupplåtelser och innehållsjusteringar till mer omfattande åtgärder såsom omstart av detaljplan för Skeppsbron. Fastighetskontoret bedömer att deras rekommenderade åtgärder kan åstadkomma ett genomförande med en samlad underfinansiering med ca -150 mnkr.

Bedömningarna och beräkningarna är framarbetade av fastighetskontoret. Stadsledningskontoret har inte gjort någon egen värdering av rapportens uppgifter eller inhämtat synpunkter från berörda parter huruvida föreslagna åtgärder är genomförbara eller vilka konsekvenser de får för pågående planering, måluppfyllelse eller påverkan på berörda aktörer. Stadsledningskontoret delar fastighetskontoret bedömning att ett ensidigt fokus på exploateringsverksamhetens kassaflöde inte ger en helhetsbild av dess påverkan på stadens långsiktiga finansiella ställning. Exploateringsprojektens driftpåverkan kan utgöra en kompletterande bild av exploateringsverksamhetens påverkan på stadens ekonomi och långsiktiga finansieringsförmåga.

## Bedömning ur social och ekologisk dimension

I rapporten ”Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden” har fastighetskontoret identifierat ett flertal ekonomiska åtgärdsalternativ som kan kombineras på olika sätt och därmed bidra till olika ekonomiska utfall utifrån de överväganden som framförs som fastighetskontorets bedömning och rekommendation. Fastighetskontorets bedömning är att deras förslag på ekonomiska åtgärdsalternativ inte har väsentliga negativa sociala eller ekologiska konsekvenser i jämförelse med Färdplanen version 2020 – 2021. Stadsledningskontoret har svårt att urskilja och bedöma effekterna av fastighetskontorets olika förslag till åtgärdsalternativ samt kombinationer av dessa ur ett socialt och ekologiskt hållbarhetsperspektiv, då risk- och konsekvensbeskrivningar inte tydligt framgår i fastighetskontorets rapport.

## Bilagor

1. Kommunstyrelsens protokollsutdrag 2020-05-20 § 463
2. Fastighetsnämndens handlingar 2020-10-19 § 186, Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden,
3. Färdplan Älvstaden version 2020 – 2021

## Ärendet

Fastighetsnämnden beslutade 2020-10-19 § 186 att översända fastighetskontorets rapport Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden, till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige för ställningstagande. Rapporten är en delredovisning av uppdragen i kommunstyrelsens återremiss i enlighet med yrkande från S, M, L och C 2020-05-20 § 463 av Färdplan Älvstaden 2020–2021. Stadsledningskontoret överlämnar ärendet till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige utan eget ställningstagande.

## Beskrivning av ärendet

Fastighetskontoret har i sin rapport Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden identifierat åtgärder som, enligt fastighetskontoret, sammantaget skulle kunna vidtas för att uppnå en högre självfinansieringsgrad inom exploateringsverksamheten i Älvstaden.

Fastighetskontoret har arbetat fram ett flertal åtgärdsalternativ och kombinationer av dessa, som bidrar till olika ekonomiska utfall.

Enligt tidigare beslut i kommunstyrelsen, 2017-09-20 § 665, avseende Vision Älvstaden ska en färdplan för genomförande av Älvstaden årligen beredas för beslut i kommunfullmäktige. Färdplan Älvstaden syftar till att ge översiktlig nulägesbild av planering och genomförande inom Älvstaden samt utgör en inriktning för övergripande styrning och uppföljning. Förvaltningar och bolag ansvarar, utifrån sitt respektive ansvar och uppdrag, för att ta fram aktuella uppgifter om de projekt som pågår i olika skeden inom Älvstadens delområden. Färdplan Älvstaden utgör underlag till förutsättningar för budget.

Stadsledningskontoret tog under vårvintern 2020 fram ett förslag till Färdplan Älvstaden version 2020 – 2021 som remitterades till berörda förvaltningar och bolag samt godkändes inom samverkansorganisationen för Älvstaden. Förslag till Färdplan Älvstaden version 2020 – 2021 och återremitterades enligt yrkande av S, M, L och C i kommunstyrelsen 2020-05-20 § 463. Återremissyrkandet innehåller tre punkter enligt följande:

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

Fastighetskontoret har valt att genomföra uppdraget enligt den första punkten i ovanstående, i två steg. Fastighetskontoret har i ett första steg tagit fram en rapport ”Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden” bestående av fastighetskontorets förslag på

ekonomiska åtgärdsalternativ samt rekommendation. Fastighetskontoret föreslår vidare att uppdraget att revidera Färdplan Älvstaden ska ske efter att en politisk inriktning är beslutad, med utgångspunkt i de förslag till åtgärder samt rekommendationer som fastighetskontoret presenterar i sin rapport.

Fastighetsnämnden har i sitt sammanträde 2020-10-19 godkänt fastighetskontorets rapportering av uppdraget och översänt ärendet för ställningstagande i kommunstyrelse och kommunfullmäktige. Fastighetsnämnden har inte tagit ställning till fastighetskontorets förslag till åtgärdsalternativ eller rekommendation, i enlighet med vad som framgår i fastighetskontorets tjänsteutlåtande och rapport, se bilaga 1.

Vad avser återremissyrkandets uppdrag enligt punkterna två och tre i ovanstående pågår arbete inom berörda förvaltningar och samverkansorganisationen för Älvstaden. Uppdragen planeras att redovisas till kommunstyrelsen inom den reviderade versionen av Färdplan Älvstaden version 2020 – 2021 och följer därmed fastighetsnämndens tidplan.

### **Fastighetskontorets övervägande**

Fastighetskontoret har identifierat åtgärder som enligt fastighetskontoret, sammantaget skulle kunna vidtas för att uppnå en högre självfinansieringsgrad inom exploateringsverksamheten i Älvstaden. Fastighetskontoret uppmärksammar i sitt tjänsteutlåtande att det finns flera möjliga åtgärder och kombinationer av dessa åtgärder som bidrar till olika ekonomiska utfall. Fastighetskontoret understryker vidare att en förbättrad exploateringsekonomi sannolikt kan uppnås på flera sätt och att det är möjligt för politiken att fritt kombinera åtgärdsalternativ utifrån respektive delområde. Fastighetskontoret bedömer att förutsättningarna för att väsentligt förbättra Älvstadens exploateringsekonomi i huvudsak är beroende av principiella ställningstaganden av olika karaktär för Skeppsbron, Frihamnen och Backaplan. Fastighetskontoret understryker vidare att de föreslagna åtgärderna för dessa tre områden utgör grundförutsättningar för en ekonomi i balans inom hela Älvstaden.

### **Stadsledningskontorets bedömning**

Stadsledningskontoret kan konstatera att rapporten Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden, innehåller fastighetskontorets egen analys och förslag till åtgärdsalternativ samt rekommendation för att uppnå en högre självfinansieringsgrad inom exploateringsverksamheten i Älvstaden. Stadsledningskontoret kan konstatera att rapportens resultat bestående av ett flertal ekonomiska åtgärdsalternativ samt fastighetskontorets rekommendation, inte har samverkats med eller remitterats till berörda nämnder och styrelser inom stadsutvecklingsområdet eller inom samverkansorganisationen för Älvstaden.

Kommunfullmäktige beslutade 2019-04-25 § 22 om Ekonomisk inriktning för Älvstaden med en övergripande inriktning om att exploateringsverksamheten inom Älvstaden bör gå i ekonomisk balans över tid bland annat i syfte att stärka det ekonomiska perspektivet i planeringens avvägningar mellan projektdimensionerna innehåll/kvalité, tid och kostnad. Stadsledningskontoret kan konstatera att fastighetskontorets rapport innehåller flertalet åtgärdsalternativ samt rekommendationer ur ett exploateringsekonomiskt perspektiv, men bedömer att det är svårt att urskilja effekterna av olika åtgärdsalternativ samt kombinationer av dessa, ur ett socialt och ekologiskt hållbarhetsperspektiv.

Stadsledningskontoret bedömer att fastighetskontorets förslag till åtgärdsalternativ samt rekommendation har en väsentlig påverkan på nuvarande planering, genomförande och framtida drift inom Älvstaden samt att tidigare gemensamma avvägningar och fattade beslut i nämnder och styrelser påverkas.

Stadsledningskontoret har dock svårt att urskilja och bedöma konsekvenserna av fastighetskontorets olika förslag till åtgärdsalternativ samt rekommendation i förhållande till nuvarande planering, genomförande och framtida drift inom Älvstaden samt i förhållande till tidigare avvägningar och fattade beslut inom staden.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör för Samhälle och omvärld

Stadsdirektör



## **§ 463 1377/19**

### **Färdplan Älvstaden version 2020-2021**

#### **Beslut**

Ärendet återremitteras enligt yrkande från S, M, L och C den 30 april 2020:

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

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 15 april 2020, § 320 och den 6 maj 2020, § 412.

#### **Handlingar**

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande den 23 mars 2020.

Yrkande från SD den 9 april 2020.

Yrkande från D den 6 maj 2020.

Återremissyrkande från S, M, L, C samt särskilt yttrande från KD den 30 april 2020.

Tilläggsyrkande från MP och V den 15 maj 2020.



**Protokoll (nr 10)**

Sammanträdesdatum: 2020-05-20

## **§ 463 forts**

### **Yrkanden**

Jörgen Fogelklou (SD) yrkar bifall till yrkande från SD den 9 april 2020.

Daniel Bernmar (V) yrkar att ärendet ska återremitteras i enlighet med yrkande från S, M, L och C den 30 april 2020 och bifall till tilläggsyrkande från MP och V den 15 maj 2020.

Ordföranden Axel Josefson (M) yrkar att ärendet ska återremitteras i enlighet med yrkande från S, M, L och C den 30 april 2020 och avslag på yrkande från SD den 9 april 2020, yrkande från D den 6 maj 2020 och tilläggsyrkande från MP och V den 15 maj 2020.

Martin Wannholt (D) yrkar bifall till yrkande från D den 6 maj 2020.

Jonas Attenius (S) yrkar att ärendet ska återremitteras i enlighet med yrkande från S, M, L och C den 30 april 2020 och avslag på tilläggsyrkande från MP och V den 15 maj 2020.

### **Propositionsordning**

Ordföranden ställer först propositioner på dels ärendets återremiss och dels ärendets avgörande idag och finner att kommunstyrelsen beslutat återremittera ärendet.

Ordföranden ställer herefter propositioner på bifall respektive avslag på tilläggsyrkandet från MP och V och finner att det avslagits.

### **Protokollsanteckning**

Elisabet Lann (KD) antecknar som yttrande en skrivelse från den 30 april 2020.

### **Protokollsutdrag skickas till**

Till berörda genom stadsledningskontoret – Återremiss

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

2020-04-30

2.1.9

## **Återremissyrkande – Färdplan Älvstaden version 2020 – 2021**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

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

### **Yrkandet**

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

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

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

## Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden

### § 186, 5610/20

#### Beslut

Enligt fastighetskontorets förslag:

1. Fastighetsnämnden godkänner fastighetskontorets rapportering av uppdraget och översänder ärendet till kommunstyrelsen för slutligt ställningstagande i kommunfullmäktige.
2. Fastighetsnämnden tar i övrigt inte ställning till de åtgärdsförslag eller den rekommendation som presenteras i förvaltningens tjänsteutlåtande.

#### Handling

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande 2020-10-19

#### Protokollsanteckning

Lina Gudmundsson (V) deltar inte i handläggningen på grund av jäv.

#### Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

#### Dag för justering

2020-11-03

#### Vid protokollet

##### Sekreterare

Sirpa Bernhardsson



Ordförande  
**Mats Ahdrian**

Justerande  
**Bobbo Malmström**



**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-10-19

Diarienummer 5610/20

Handläggare

Lukas Jonsson och Marie Peterson

Telefon: 031-368 12 01, 031-368 11 83

E-post: [namn.efternamn@fastighet.goteborg.se](mailto:namn.efternamn@fastighet.goteborg.se)

## Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden

### Förslag till beslut

I fastighetsnämnden

1. Fastighetsnämnden godkänner fastighetskontorets rapportering av uppdraget och översänder ärendet till kommunstyrelsen för slutligt ställningstagande i kommunfullmäktige.
2. Fastighetsnämnden tar i övrigt inte ställning till de åtgärdsalternativ eller den rekommendation som presenteras i detta tjänsteutlåtande.

### Sammanfattning

I enlighet med återremissyrkandet (§463 1377/19) i kommunstyrelsen den 20 maj 2020 från Socialdemokraterna, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna har fastighetsnämnden fått i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för att hitta en exploateringsekonomi i balans för Älvstaden.

Utgångsläget för genomlysningen är ett underskott på -2 200 mkr, enligt Färdplan Älvstaden version 2020–2021. Under en begränsad utredningstid har fastighetskontoret inhämtat underlag, genomlyst och analyserat de ekonomiska förutsättningarna för de delområden som ingår i Älvstaden. Kontoret redogör för ett antal möjliga åtgärdsalternativ för respektive delområde. Utifrån dessa lämnar fastighetskontoret en rekommendation på åtgärdsalternativ för samtliga delområden som sammantaget uppvisar förutsättningar för en väsentligt förbättrad exploateringsekonomi för Älvstaden som helhet.

En förbättrad exploateringsekonomi kan sannolikt uppnås på flera sätt och fastighetskontoret vill understryka att det är möjligt för politiken att fritt kombinera åtgärdsalternativ utifrån respektive delområde. Fastighetskontoret bedömer emellertid att förutsättningarna för att väsentligt förbättra Älvstadens exploateringsekonomi i huvudsak är beroende av principiella ställningstaganden av olika karaktär för Skeppsbron, Frihamnen och Backaplan. Fastighetskontoret vill därmed understryka att de föreslagna åtgärderna för dessa tre områden utgör grundförutsättningar för en ekonomi i balans.

### Ekonomiskt perspektiv

Fastighetskontorets arbete har utgått från att inom Älvstadens delområden föreslå sådana åtgärder som fastighetskontoret bedömer skulle kunna bidra till en exploateringsekonomi i balans för Älvstaden enligt stadens finansiella inriktning.

Fastighetskontoret anser att den finansiella inriktningen för kommunens exploateringsverksamhet, som innebär att inkomster och utgifter över en rullande tioårsperiod ska vara i balans, är bra och ändamålsenlig ur ett risk- och finansieringsperspektiv.

Fastighetskontoret bedömer samtidigt att en utvärdering av exploateringsekonomin utifrån den finansiella inriktningen inte ger en heltäckande bild av exploateringsverksamhetens påverkan på stadens ekonomi i ett bredare perspektiv. Uppdraget och den finansiella inriktningen fokuserar på kassaflödet som exploateringsverksamheten genererar. Fastighetskontoret bedömer att ett ensidigt fokus på exploateringsverksamhetens kassaflöde inte ger en helhetsbild av dess påverkan på stadens långsiktiga finansiella ställning. Exploateringsprojektens driftpåverkan och kapitalkostnadernas årliga resultatpåverkan skulle, enligt fastighetskontorets bedömning, utgöra en kompletterande bild av exploateringsverksamhetens påverkan på stadens ekonomi och långsiktiga finansieringsförmåga.

En sådan analys har dock inte varit möjlig att genomföra inom ramen för det aktuella uppdraget. Fastighetskontoret anser att en analys som fokuserar på exploateringsverksamhetens resultatpåverkan, det vill säga hur exploateringsekonomin påverkar stadens resultat på kort och lång sikt hade kompletterat det aktuella uppdragets syfte. Det innebär att driftskonsekvenser i form av reavinster, upplåtelseintäkter, anläggningarnas kapitalkostnader samt schablonmässiga kostnader för drift och underhåll, kan komplettera det aktuella uppdragets fokus på inkomster och utgifter. Detta för att underlätta för politiska ställningstaganden i fråga om ekonomiska prioriteringar och planering för stadsutvecklingen och god ekonomisk hushållning. Fastighetskontoret anser dock att denna typ av kompletterande ekonomiska analyser, det vill säga driftpåverkan hos andra nämnder till följd av exploateringsverksamheten, rimligen behöver inrymmas i det fastställda reglementet för fastighetsnämnden. Kontorets uppfattning är att det idag inte är tydligt klarlagt huruvida denna typ av analyser ingår i fastighetsnämndens uppdrag.

Staden är inne i en period med ett flertal stora pågående stadsutvecklingsprojekt, bland annat de områden som ska utvecklas inom ramen för Älvstaden. Stadsledningskontoret har i samband med framtagandet av den nya riktlinjen för god ekonomisk hushållning gjort bedömningen att det är relevant att även fortsättningsvis behålla en finansiell inriktning som är kopplad till stadsutveckling och exploatering. Enligt denna riktlinje för god ekonomisk hushållning ska exploateringsverksamheten, som huvudprincip, över tid bära investeringsutgifterna för iordningställande av kvartersmark och utbyggnad av allmän plats som uppstår som en direkt konsekvens av exploateringsprojekten.

## **Socialt perspektiv**

Den senaste versionen av färdplanen (2020–2021) omfattar kommunal service och social infrastruktur, fördelat på en kortfattad beskrivning av hur behovet av kommunal service såsom förskola och skola omhändertas i utvecklingen av Älvstaden samt att den sociala dimensionen synliggörs i vissa av kvalitetsbeskrivningarna i de ingående delområdenas beskrivningar av området utveckling. Eventuella målkonflikter behöver klarläggas och hanteras i tidiga skeden, exempelvis planprogramsskede, och de konkreta konsekvenserna för den sociala dimensionen behöver hanteras i arbetet med detaljplaner, markanvisningar och avtal.

I förhållande till uppdraget om att nå en ekonomi i balans i Älvstaden bedömer fastighetskontoret att andra målsättningar om till exempel blandade upplåtelseformer i nyproduktion blir en fråga om finansiering av de åtaganden som planeringen medför. Principiellt handlar frågan om att stadens marktillgångar säljs till ett lägre pris, eftersom byggrättsvärden för hyresrätter är lägre än för bostadsrätter, för att finansiera en blandning av upplåtelseformer. Upplåtelseform påverkar marknadsvärdet på stadens mark och får därför konsekvenser för exploateringsekonomin. Som uppdraget är formulerat kan därför målsättningar om blandade upplåtelseformer och målsättningar ur ett socialt perspektiv komma att få negativa konsekvenser för stadens exploateringsekonomi. På motsvarande sätt kan målsättningar om en exploateringsekonomi i balans försvåra måluppfyllser om en blandning av upplåtelseformer och ett socialt blandat boende.

Fastighetskontoret bedömer att de förslag till åtgärder som presenteras i detta tjänsteutlåtande inte har väsentliga negativa sociala konsekvenser i jämförelse med Färdplanen version 2020–2021.

## Ekologiskt perspektiv

Den senaste färdplanen för Älvstaden berör till viss del den ekologiska dimensionen i delområdesbeskrivningarna. Bland annat beskrivs buller, luft- och markmiljö samt behov av klimatanpassning. Övergripande fokuserar färdplanen på de mest centrala genomförandefrågorna och redovisar behov inom bland annat klimatanpassning.

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

Fastighetskontoret bedömer att de förslag till åtgärder som presenteras i detta tjänsteutlåtande inte har väsentliga negativa ekologiska konsekvenser i jämförelse med Färdplanen version 2020–2021.

## Bilagor

1. Återremissyrkandet §463 1377/19
2. Färdplan Älvstaden version 2020–2021
3. Utdrag ur kommunstyrelsens protokoll, §463, 2020-05-20
4. Kartor över delområden inom Älvstaden
5. Innehållsförteckning för tjänsteutlåtande

## Ärendet

I enlighet med återremissyrkandet (§463 1377/19) i kommunstyrelsen den 20 maj 2020 från Socialdemokraterna, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna har fastighetsnämnden fått i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för att hitta en exploateringsekonomi i balans för Älvstaden.

## Beskrivning av ärendet

Ett förslag till färdplan Älvstaden version 2020–2021 har tagits fram inom ramen för samverkansorganisationen inom Älvstaden och godkändes av Älvstadens portföljstyrgrupp efter förvaltningsremiss till berörda förvaltningar och bolag. Den senaste versionen av färdplanen utgör en del av underlaget till budgetförutsättningar för budget 2021.

Kommunstyrelsen beslutade den 20 maj 2020, i enlighet med återremissyrkande och särskilt yttrande från Socialdemokraterna, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna, att fastighetsnämnden som ansvarig för stadens totala exploateringsekonomi, tillsammans med samverkansorganisationen för Älvstaden, kommunstyrelsen och övriga berörda nämnder och bolag inom stadsutvecklingsområdet, får i uppdrag att ta fram en ekonomisk åtgärdsplan och en reviderad version av Färdplan Älvstaden. Utgångspunkten för detta arbete ska vara att hitta en exploateringsekonomi i balans.

Nettoinvesteringen enligt den senaste versionen av färdplanen för Älvstaden är prognostiserat till 2 200 mkr för de delar av Älvstaden som befinner sig i detaljplane-/programskede och genomförandeskedet. Enligt återremissyrkandet ska nettoinvesteringen hanteras för att nå en ekonomi i balans.

Återremissyrkandet innehåller flera deluppdrag, bland annat att ta fram en reviderad Färdplan där social infrastruktur ska säkerställas. Fastighetskontoret bedömer att uppdraget om en reviderad Färdplan måste omhändertas utifrån den politiska inriktning för Älvstaden som anges med utgångspunkt i de förslag till åtgärder som presenteras i detta tjänsteutlåtande.

## Förvaltningens överväganden

Fastighetskontoret har identifierat åtgärder som, enligt fastighetskontoret, sammantaget skulle kunna vidtas för att uppnå en väsentligt förbättrad exploateringsekonomi för Älvstaden. Kontoret vill uppmärksamma att det finns flera möjliga åtgärder och kombinationer av dessa som bidrar till olika utfall. Med hänvisning till de överväganden som framförs i detta tjänsteutlåtande lämnar fastighetskontoret, i slutet av detta tjänsteutlåtande, en rekommendation till åtgärder.

## Förutsättningar för uppdraget

Fastighetsnämnden ansvarar för kommunens mark- och exploateringsverksamhet och nämnden ska ha en samordnande roll för de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att en detaljplan ska kunna genomföras.

### ***Begränsad tid för uppdraget***

Fastighetskontoret vill understryka att uppdragstiden har utgjort en begränsande grundförutsättning för genomlysningen och de förslag som följaktligen har varit möjliga att presentera. Kontoret vill även uppmärksamma att flera av Älvstadens delområden tidigare är genomlysta och analyserade utifrån ekonomiska överväganden. Dessa tidigare genomlysningar har utgjort en viktig utgångspunkt för fastighetskontorets arbete.

Uppdragstiden har inneburit att genomlysning, analys, slutsats och framttagande av tjänsteutlåtande har genomförts under två månaders tid. Bland annat innebär det att fastighetskontoret inte har genomfört exempelvis nya markmiljöutredningar eller nya geotekniska utredningar.

### ***Finansiell inriktning för Älvstaden***

Den finansiella inriktningen för kommunens exploateringsverksamhet är bra och ändamålsenlig ur ett risk- och finansieringsperspektiv. Samtidigt anser fastighetskontoret att de finansiella principer som gäller för Älvstaden har varit svårtolkade i relation till det aktuella uppdraget. Enligt den finansiella inriktningen ska staden, å ena sidan, balansera kassaflödet för att undvika att staden bär stora risker eller underskott in i framtida etapper. Å andra sidan ska staden använda sin finansiella styrka för att successivt bygga markvärden. Fastighetskontoret bedömer att det finns en motsägelsefull innebörd i denna finansiella inriktning. Enligt fastighetskontorets uppfattning är det nödvändigt att investera i exempelvis allmän platsutbyggnad för att skapa förutsättningar för markvärdeutvecklingen, samtidigt som detta kan innebära en nödvändig finansiell risk.

Utvecklingen av Älvstaden innebär stora investeringar under en lång tid för staden, varför en utvärdering av balansen mellan utgifter och inkomster inte är rättvisande. Fastighetskontorets bedömning är att markvärdeutvecklingen i många fall bör utvärderas under en längre period. I detta arbete har fastighetskontoret utgått ifrån att staden behöver investera för att öka stadens markvärden och skapa förutsättningar för att över en längre tid balansera inkomster, byggrättsvärden och investeringsutgifter. Staden behöver därför noggrant analysera i vilken utbyggnadsordning och omfattning som stadsutvecklingen bör ske.

### ***Byggrättsvärden***

Beskrivningen av utgångsläget som framgår av Färdplan Älvstaden version 2020–2021 har kompletterats med ett utgångsläge som baseras på fastighetskontorets översiktliga bedömning av byggrättsvärden. Detta får ett genomslag på bedömningen av de ekonomiska förutsättningarna för exploateringen av flertalet delområden.

### ***Vision Älvstaden***

Fastighetskontoret bedömer att det riskerar att uppstå målkonflikter mellan Vision Älvstadens målsättningar och en ekonomi i balans inom Älvstaden.

### ***Sverigeförhandlingen***

Uppdraget är komplext mot bakgrund av exempelvis sådana beroenden som Sverigeförhandlingen utgör, där genomförandet av de projekt som ingår i Älvstaden är en förutsättning för delfinansieringen inom ramen för Sverigeförhandlingen. Det innebär att de eventuella ekonomiska underskott som kan uppstå som en konsekvens av

genomförandet av vissa projekt är en förutsättning för delfinansiering i Sverigeförhandlingen. Det skulle kunna innebära att bostadsbyggandet i Älvstaden för att uppnå målsättningarna inom Sverigeförhandlingen är prioriterat ur ett finansieringsperspektiv. Investeringsvolymen inom Sverigeförhandlingen är totalt 7,2 mdkr (inkl. linbanan) varav cirka 3,3 är statligt medfinansiering kopplat till bostadsåtagandet för Göteborgs Stad på totalt 45 680 färdigställda bostäder inom influensområdena till och med 2035.

Fastighetskontoret bedömer att en inriktning som innebär att bostäder permanent utgår och ändras till kontor eller annat ändamål skulle innebära en utmaning för Sverigeförhandlingens bostadsåtagande. Fastighetskontorets prognos visar att staden för tillfället ligger något under den nivå som är nödvändig för att uppfylla åtagandet.

De ekonomiska konsekvenserna om åtagandet inte uppnås är i dagsläget svårbedömda. En fjärdedel av de statliga investeringsmedlen i nationell plan för Sverigeförhandlingen, hålls tillbaka till dess att bostadsåtagandet är uppnått. Om bostadsbyggandet inte skulle nå upp till avtalade nivåer fram till år 2035 finns ett antal mekanismer för att förlänga tidsfristen. Det finns även klausuler och möjligheter till omförhandling. Sammantaget är konsekvenserna dock svårbedömda. Bedömningen är dock att om en stor andel bostäder permanent skulle utgå från Sverigeförhandlingens influensområden försvåras stadens möjligheter att uppnå åtagandet.

### ***Exploateringsekonomi i korthet***

Exploateringsinvesteringar omfattar markberedande åtgärder, om staden är markägare, för att skapa förutsättningar för kvartersmark samt av utbyggnad av den allmänna plats som krävs i enlighet med detaljplanen.

Iordningställande av kvartersmark finansieras av exploateringen, direkt av exploitören, eller via markförsäljning om staden är markägare. Iordningställande av kvartersmark för stadens egna verksamheter såsom förskola, skola och vård finansieras genom kommunalskatten. Utbyggnaden av allmän plats finansieras delvis av exploateringsinkomster (exploateringsbidrag eller markförsäljning) och dels av skattemedel. Exploateringen ska delfinansiera den del av allmän plats, parker, torg och gator som krävs för detaljplanens genomförande och som är till nytta för bebyggelsen till en standard som är normal på orten. Åtgärder som enligt PBL inte kan tas ut av en exploitör eller fastighetsägare, sådana som till exempel ger nytta för ett större område eller utgör extra kvaliteter som staden önskar, finansieras av skattemedel. Fördelningen utgår från Plan- och bygglagens bestämmelser, där det framgår att åtgärderna, för att kunna finansieras av exploitör, ska vara nödvändiga för detaljplanens genomförande och ska stå i rimligt förhållande till nyttan. Exploateringen får exempelvis inte enligt gällande lagstiftning finansiera utbyggnad av lokaler för kommunal verksamhet eller finansiera framtida drift- och underhållskostnader för kommunala anläggningar. Utbyggnad av vatten och avlopp finansieras via taxor och avgifter och inte genom exploateringsbidrag eller genom stadens markförsäljning.

Övergripande infrastrukturinvesteringar som krävs för eller blir en följd av den tillkommande bebyggelsen, som exempelvis huvudvägnät och spårutbyggnad eller investeringar i lokaler för kommunal service, innefattas inte av

exploateringsverksamheten och exploateringsekonomin. Dessa hanteras inom ramen för stadens och ansvariga nämnders ordinarie investeringar.

Fastighetsnämnden har ett budget- och samordningsansvar för kommunens samlade exploateringsekonomi. Budgetansvaret innefattar dock inte de taxefinansierade delarna. Utöver investeringsekonomin har exploateringsverksamheten en direkt påverkan på nämndernas driftsekonomi. Ökade ytor och fler anläggningar i form allmän plats ökar drift- och underhållsbehovet, där kapitalkostnaden utgör en stor del, för den verksamhet som ansvarar för den enskilda anläggningen.

Exploateringsverksamheten påverkar kommunens resultat. Resultatet av markexploatering utgörs av inkomsten vid markförsäljning minus de utgifter som kommunen haft för att iordningsställa kvartersmarken i säljbart skick, till exempel markförvärv, marksanering, och arkeologi. Inkomster och utgifter för anläggningar som kommunen skall fortsätta att äga, till exempel allmän plats eller kvartersmark ingår inte. Resultatet av verksamheten tillfaller inte fastighetsnämnden utan förs månadsvis över till kommuncentrala poster. Resultatet bör inte användas för finansiering av kommunens löpande verksamhet då inkomsten inte är garanterad varje år. Ett överskott kan emellertid användas till finansieringen av stadens investeringar. Resultatet avräknas då kommunens balanskravsresultat fastställs.

Om målet för god ekonomisk hushållning för exploateringsverksamheten uppnås, som innebär att självfinansieringsgraden ska vara minst 100 procent över en rullande 10-årsperiod, medför detta att verksamheten (investeringarna) inte belastar skattekollektivet.

Exploateringsekonomin påverkas i hög grad av de avvägningar och de målkonflikter som hanteras i detaljplanarbetet och i genomförandet. Val av upplåtelseformer, omfattningen och kvalitetsnivåer på allmän plats eller volymen mark som behövs för att säkerställa behovet av kommunal service påverkar både möjliga inkomster och utgiftsnivåerna. Därför behöver de ekonomiska konsekvenserna vara baserade på övervägda och aktiva val både för enskilda projekts ekonomi och för hela projektportföljens struktur.

### ***Övergripande investeringar***

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

Övergripande kommunal teknisk infrastruktur avser anläggningar som syftar till att betjäna staden som helhet och fler områden än exploateringsområdet. Därav omfattas inte åtgärderna av exploateringsverksamheten, eftersom de inte till någon del finansieras av de inkomster som exploateringen genererar. Utgångspunkten för dessa åtaganden är att de fullt ut finansieras av kommunala skattemedel, avgifter eller via delfinansiering från stat och region.

Tidplaner och investeringsvolymerna utgår från nämndernas långsiktiga investeringsplaner, 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.

### ***Älvkantsskydd***

Utöver dessa övergripande investeringar tillkommer även investeringar i älvkantsskydd, där finansieringsformerna är under utredning. Investeringar i älvkantsskydd hanteras på olika sätt i delområdena, något som utgör en generell osäkerhet för Älvstadens ekonomi.

### ***Social infrastruktur***

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. Fastighetskontoret bedömer att en redovisning av dessa åtaganden inte ingår i detta uppdrag.

### ***Tillkommande politiska beslut inom Älvstadens geografiska område sedan Färdplanen***

- Tillfällig Arena Frihamnen

Kommunfullmäktige beslutade 2020-02-20 § 11 att ge Älvstrandens Utveckling AB i uppdrag att genomföra ett fördjupat utredningsarbete och under förutsättning att kalkylerna håller, uppföra en temporär hall i form av övertryckskonstruktion i Frihamnen.

Kalkylerad utgift: 55–70 mnkr (2019 års prisnivå)

Driftkonsekvens: En övertryckshall uppskattas få ett årligt underskott på ca 6–7 mnkr baserat på en 30-årig avskrivningstid och 7–8 mnkr om den avvecklas efter 15 år. Kostnaden för Got Event AB som i dagsläget upplåter Scandinavium för elithandboll uppskattas till 4–5 mnkr årligen.

- Nytt centralbad i Göteborg

Kommunfullmäktige beslutade 2020-09-10 § 12 att ge idrotts- och föreningsnämnden i uppdrag att ta fram en mer detaljerad förstudie och underlag som möjliggör för ett genomförandebeslut, med utgångspunkt i kommunfullmäktiges beslut i mars. Underlaget ska omfatta förutsättningar och strategier för projektets genomförande, en specificering av ekonomi och volymer, en riskbedömning och en nyttoanalys. Underlag och förstudie ska innebära en förbättrad totalekonomi. Den fortsatta utredningen ska särskilt pröva exploatering av mark som ej behövs då utomhusbadet utgår.

Kalkylerad utgift:

Investering i badanläggning: ca 2000 mnkr

Exploatering (iordningställande av mark): ca 700 mnkr

Minskad exploateringsinkomst ÄUAB: ca 600 mnkr (alternativkostnaden)

Tidplan: Byggklar 2026

Driftkonsekvenser: Uppskattad nettodriftkostnad till ca 110 mnkr/år. Lägre reavinst för ÄUAB påverkar bolagets ekonomiska driftutrymme i förhållande till en alternativ markutvecklingsaffär.

- Backaplan Kulturhus

Behovet är identifierat i stadsutvecklingen för Backaplan och i Färdplanen har behovet av ett kulturhus om 300 mnkr redovisats som en del av det samlade behovet av social infrastruktur.

### **Metod och systematik för fastighetskontorets arbete**

Fastighetskontoret har delat in arbetet i tre faser: genomlysning, analys och slutsats.

#### ***Genomlysning***

Fastighetskontoret har utgått från underlaget till halvårsrapporteringen (H1 2020) inom Älvstaden. Kontoret har efterfrågat kompletterande uppgifter för delområdena.

Fastighetskontorets områdesansvariga och kontaktperson för respektive delområde har tillsammans med berörda huvudprogramledare/programledare genomlyst delområdenas ekonomiska och fysiska förutsättningar.

Fastighetskontoret har inte överprövat eller reviderat de inrapporterade uppgifterna om utgifter. Kontoret har dock kompletterat underlaget med att tillämpa fastighetskontorets översiktliga byggrättsvärden.

I genomlysningsarbetet har även ingått att beskriva och komplettera utgångsläget för respektive delområde. Mot bakgrund av att uppdraget är ställt till fastighetsnämnden har fastighetskontoret i beskrivningen av utgångsläget utgått från kontorets översiktliga bedömning av byggrättsvärden för att beräkna framtida inkomster genom markförsäljning. Fastighetskontoret byggrättsvärdenivåer har historiskt stämt väl överens med markförsäljningsinkomsterna och kontoret bedömer att de byggrättsnivåer som ligger till grund för utgångsläget i vissa områden, som det beskrivs i färdplanen, inte ger en rättvisande bild av de potentiella inkomsterna inom Älvstaden.

Den ekonomiska kalkylen är genomlyst utifrån exempelvis nyckeltal, innehåll vad avser upplåtelseformer, översiktliga byggrättsvärden, ingående risker med mera. Ytterligare en viktig utgångspunkt för genomlysningens resultat är att fastighetskontoret har erhållit ekonomisk information i tidigare genomförda projekt inom delområdena, såsom Östra Kvillebäcken och Lindholmen.

#### ***Analys***

Analysarbetet har utgått från det uppdaterade och kompletterade underlaget.

Fastighetskontoret har i analysarbetet prioriterat sådana möjliga åtgärdsalternativ som kontoret bedömer ha en väsentlig effekt på delområdenas ekonomiska utfall.

Fastighetskontoret har därför inte i första hand fokuserat på att hitta åtgärder som omfattar enskilda investeringsobjekt eller en förändrad planutformning.

Genomlysningen och analysen har främst utgått från en alternativ utbyggnadsordning, fastighetskontorets uppskattning av översiktliga byggrättsvärden, fördelning av upplåtelseformer, tidigare utredda förslag vad avser exempelvis Skeppsbron, inventering av kommunalt markinnehav, övergripande och strukturellt påverkande förutsättningar såsom tomträtter och avtal inom staden, med mera.

Analysen har utgått från att inte föreslå sådana åtgärder som bedöms ha påtagligt negativa effekter vad avser delområdets syfte, bedömda nyttor och kvaliteter vad avser den fysiska utformningen.

### ***Rekommendation av åtgärdsalternativ***

Fastighetskontoret har arbetat med att, utifrån analysen, sammanställa en rekommendation utifrån de åtgärdsalternativ som har identifierats med utgångspunkt i uppdraget. I detta arbete har fastighetskontoret strävat efter att nå uppdragets mål utan att göra för stora avkall på de nyttor och kvaliteter som är definierade för respektive delområde och för Älvstaden som helhet.

De åtgärdsalternativ som presenteras bedömer fastighetskontoret i det här skedet vara genomförbara, samtidigt som flera av de åtgärdsalternativ som presenteras behöver utredas vidare. Utöver det rekommenderade åtgärdsalternativet som presenteras för respektive delområde lämnar fastighetskontoret ett flertal principiella och övergripande förslag som kontoret på olika sätt bedömer skulle förbättra förutsättningarna för styrning och kontroll av exploateringsekonomin.

### **Övergripande åtgärdsförslag för Älvstaden**

Utöver de åtgärdsalternativ som presenteras för respektive delområde inom Älvstaden vill fastighetskontoret redogöra för sådana förslag som enligt fastighetskontoret på ett övergripande sätt kan förbättra förutsättningarna för en bättre exploateringsekonomi.

### ***Utbyggnad enligt plan och ekonomiska inriktningsbeslut***

Fastighetskontoret bedömer att det är lämpligt att det för samtliga pågående exploateringar inom respektive delområde fastställs ett ekonomiskt inriktningsbeslut för stadens nettoinvesteringar. Ett sådant inriktningsbeslut finns endast för ett fåtal stadsutvecklingsprojekt och inom Älvstaden enbart för ramavtalsområdet inom Backaplan.

### ***Fördelning av upplåtelseformer***

Generellt gäller att byggrättsvärden påverkas beroende på upplåtelseform. Byggrättsvärden för hyresrätter är normalt lägre än för bostadsrätter, vilket innebär att fördelningen av upplåtelseformer i stor utsträckning påverkar exploateringsekonomin.

### ***Anvisa mark genom anbud på pris***

För att säkerställa marknadsmässiga byggrättspriser föreslår fastighetskontoret att förfarande genom anbud på pris tillämpas i sådan omfattning att det finns förutsättningar för att stadens inkomster från försäljning av kvarvarande och tillkommande byggrätter inom Älvstaden motsvarar marknadsmässigt pris. Det skulle även skapa förutsättningar

för att inkomsterna motsvarar de nivåer som fastighetskontoret har bedömt är nödvändiga för att nå en ekonomi i balans.

### ***Planerad utbyggnadsordning och markanvisning i rätt skede***

Utvecklingen av Älvstaden innebär stora investeringar under en lång tid för staden. Fastighetskontoret vill uppmärksamma att utbyggnaden av Älvstaden utgör endast en del av stadens exploateringsverksamhet. Det innebär att de resurser som utbyggnaden av Älvstaden kräver konkurrerar med resurserna som är nödvändiga för stadsutvecklingen i övriga staden. Fastighetskontoret vill därför understryka att det föreligger såväl kapacitets- som investeringsrisker i att planera för och exploatera flera stora och komplexa stadsutvecklingsområden samtidigt.

Utöver vikten av att minska stadens risktagande vad gäller investeringsutgifterna kan staden minska risktagandet och exponeringen mot konjunktur- och markpriserisker. Fastighetskontoret bedömer att skedet för när staden anvisar mark är av stor betydelse för markförsäljningsinkomsterna. Det är viktigt att det finns en samordnad bild av när och var det är lämpligt att anvisa mark inom Älvstaden, för att skapa bäst förutsättningar för att markförsäljningsinkomsterna motsvarar de byggrättsvärden som ligger till grund för bedömningen av Älvstadens ekonomi enligt detta tjänsteutlåtande.

För att inte skapa ett för stort utbud av kommunal mark och för att säkerställa en stabil prisutveckling och förutsägbara byggrättsvärden bedömer fastighetskontoret att det är lämpligt att avvakta med exploateringen exempelvis Gullbergsvass, den andra etappen av Masthugskajen, Frihamnens yttre delar och Ringön. Det är angeläget att inte bidra till fallande priser på kommunal mark till följd av ett för stort utbud i de mest centrala och attraktiva delarna av staden samt för att förbättra förutsättningarna för att uppnå en balans mellan utgifter, inkomster och byggrättsvärden enligt den finansiella inriktningen.

### ***Ställningstagande kring tomträttsupplåtelser enligt avtal***

För att skapa bättre förutsättningar för en balans mellan inkomster och utgifter, samt för att i största möjliga utsträckning undvika att staden behöver lösa in mark för kommunala behov, bedömer fastighetskontoret att det vore lämpligt att staden tar ett principiellt ställningstagande till de tomträttsupplåtelser som i närtid bedöms kunna sägas upp och nyttjas för kommunala ändamål eller anvisas för exempelvis bostadsändamål.

### ***Fördelning av finansieringen av allmän plats***

Fastighetskontoret bedömer att fördelningen mellan skattefinansierade investeringar och exploateringsfinansierade investeringar behöver klarläggas. Dels behöver fördelningen mellan exploatörsfinansiering och skattefinansiering klarläggas i ett tidigt skede, dels bör staden sträva efter en så låg skattefinansieringsgrad som är möjlig och som är skälig gentemot såväl skattekollektivet som exploatörer.

### ***Alternativt förfarande vid markförsäljning och fördelning av risk i samband med utbyggnad av allmän plats***

Det gängse tillvägagångssättet innebär att fastighetsnämnden säljer kvartersmark inklusive kvartersmarkens erforderliga kostnadsandel av allmänna platser. Det innebär att

fastighetsnämnden får en inkomst från försäljning av kvartersmark i tidigt skede. Därefter får fastighetsnämnden en utgift för iordningställande av allmän plats som krävs för den sålda kvartersmarken. Fastighetsnämnden står således för all risk i händelse att utgifterna för iordningställande av allmän plats blir högre än som tidigare bedömts.

Fastighetskontorets erfarenhet är att utgifterna för iordningställande av allmänna platser ofta ökar i jämförelse med den uppskattning som har gjorts i ett tidigt skede och som utgör underlag i exploateringskalkylen. En utgiftsökning innebär att fastighetsnämndens projektresultat minskar, och kan till och med övergå från ett överskott till ett underskott. Utgiftsökningen kan exempelvis bero på bristfälliga uppskattningar i tidigt skede eller att få entreprenörer lämnar anbud i förfrågningsprocessen. I samband med antagande detaljplanen staden skyldig att iordningställa allmänna platser.

Som ett alternativ till den konventionella försäljningsprocessen bör möjligheten att minska stadens risk i samband med markförsäljning och exploatering utredas. Ett sådant förslag skulle kunna innebära att försäljningspriset reduceras med den bedömda utgiften för iordningställandet av allmän plats. Därefter avtalas att exploatören ansvarar för finansiering av iordningställandet av kvartersmarkens erforderliga allmänna platsutbyggnad.

För vissa exploateringsprojekt kan ovanstående modell innebära att kvartersmark överlåts och att exploatören tryggar fullständig finansiering och övertagande av risk för utbyggnaden av allmän plats, något som kommer att återspeglas i markpriset. Fastighetskontoret bedömer att det skulle finnas större incitament för exploatörer att bistå fastighetskontoret i arbetet att bevaka genomförbarheten och lämna förbättringsförslag på kostnadsdrivande åtgärder för allmän plats i tidiga planeringsskeden.

Ett sådant förfarande behöver utredas vidare.

## Åtgärdsalternativ för Älvstadens delområden

I detta avsnitt redogör fastighetskontoret för åtgärdsalternativ för respektive delområde inom Älvstaden. För respektive delområde redogörs för en beskrivning av utgångsläget för fastighetskontorets genomlysning, beroenden för delområdet, risker och osäkerheter samt åtgärdsalternativ och konsekvenser.

### Delområde: Södra älvstranden - Masthuggskajen, etapp 1

#### *Beskrivning av utgångsläge för genomlysning*

Detaljplanen för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan m.fl. inom stadsdelen Masthugget i Göteborg vann laga kraft 2019-03-01. Genomförandetiden är 10 år. Arbetet pågår med planering för genomförandet och merparten av byggrätterna är markanvisade och sålda. Trafikkontoret arbetar med att färdigställa genomförandestudien, inklusive de arbetet med att identifiera besparingar. Älvstranden Utveckling arbetar tillsammans med konsortiet med planering och projektering för utbyggnaden av halvön. Några exploatörer har påbörjat sin byggnation, bland annat byggnationen av hotellet bakom Folkets hus, kontor på flertalet byggrätter. Utbyggnaden av allmän plats har påbörjats med ledningsomläggningar bakom Folkets hus.

Trafikkontoret arbetar med ett besparingsarbete eftersom GFS-kalkylen översteg utgiftsramen. Trafikkontoret kommer att föreslå ett flertal besparingsåtgärder som innebär att projektramen hålls.

Kommunfullmäktige beslutade i juni 2020 om en hanteringsordning för utbyggnad av halvön och underbyggnad av allmän plats. Älvstranden Utveckling AB, tillsammans med fastighetsnämnden och övriga berörda, gavs i uppdrag att rapportera alla eventuella ekonomiska avvikelser avseende utbyggnaden av halvön och underbyggnad av allmän plats inom detaljplanen skyndsamt, med utgångspunkt i projektramen om 2 020 mkr (2017 års prisnivå), till kommunstyrelsen.

Älvstranden har fått i uppdrag att teckna ett avtal som fördelar gränsdragningar, utgifter och risker i grundläggningen av halvön. Enligt uppgift från Älvstranden Utveckling skulle avtalet ha varit klart den 2020-09-30. Något sådant avtal är, enligt fastighetskontorets kännedom, ännu inte tecknat. Beroende på utkomsten av detta avtal kan det tillkomma ny kunskap som kan påverka fördelningen av utgifter för utbyggnaden av allmän plats och som följd av detta även totalekonomin i projektet. Avtalet är en förutsättning för att fastighetskontoret ska kunna återkomma med ett förslag om utbyggnad i särskild ordning enligt kommunfullmäktiges beslut.

Fastighetsnämnden har i uppdrag att återkomma till kommunfullmäktige med ett reviderat investeringsbeslut i samband med att genomförandestudien (GFS) är genomförd, vilket innebär att innehåll och omfattning för utbyggnad av allmän plats har säkerställts ytterligare. Kommande beslut i uppdraget:

- Preliminärt beslut i trafikinämnden (2020-10-22) om GFS. GFS-arbetet avslutades 2020-06-30. GFS-kalkylen överskred projektramen som var

fastställd till 2 020 mkr. Trafikkontoret har gjort en översyn av GFS-kalkylen och kommer att föreslå besparingsalternativ för trafیکنämnden som innebär att projektramen hålls.

- Preliminärt beslut i fastighetsnämnden (2020-11-16) om återkoppling kring slutförd GFS.
- Preliminärt slutligt beslut i kommunstyrelsen/kommunfullmäktige i början av 2021.

Beslut har fattats i trafیکنämnden, kommunfullmäktige och regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen att avsluta linbaneprojektet. Byggnadsnämnden har även beslutat att avbryta arbetet med detaljplaner för linbanan mellan Järntorget och Lindholmen inom stadsdelarna Masthugget och Lindholmen.

I samband med detaljplanens antagande fattade kommunfullmäktige (2018-06-07 § 8) beslut om en projektram om 2 020 mkr (2017 års prisliv) för genomförandet av detaljplanen. Av de totala investeringarna finansieras 1 860 mkr av exploateringen. Resterande belopp, 160 mkr finansieras inom ramen för fastighetskontorets skattefinansierade exploateringsbudget. Älvstrandens styrelse har, fattat beslut om att skjuta till 125 mkr för Älvstrandens genomförande för täckning av byggherrekostnader och lägre inkomster. Vidare bedömer Älvstranden att inkomsterna är ytterligare 13 mkr lägre än beräknat. Det innebär att prognosen för Masthuggskajen är ett underskott på -300 mkr. Fastighetskontoret bedömer att det inte finns rimliga förutsättningar att minska detta underskott.

#### *Upparbetade utgifter:*

Trafikkontoret har utgifter i form av GFS/systemhandling på cirka 60 mkr och Älvstranden Utveckling har utgifter för utveckling av detaljplanen på cirka 190 mkr. Totalt finns således utgifter på cirka 250 mkr upparbetat i projektet.

#### *Inkomster:*

Älvstranden Utveckling har erhållit inkomster genom försäljning av byggrätter på 966 mkr och Fastighetskontoret har erhållit inkomster genom försäljning av byggrätter på 88 mkr. Totalt har således projektet erhållit inkomster på cirka 1 055 mkr.

#### ***Beroenden***

Flera byggnadsarbeten har startat. Exempelvis har Stena, NCC och Balder påbörjat byggnation.

Eftersom detaljplanen har vunnit laga kraft, uppstår en skyldighet för kommunen att bygga ut allmän plats enligt detaljplanen inom genomförandetiden. Merparten av byggrätterna är dessutom sålda, vilket innebär att sakägaranspråken ökar.

Detaljplanen för Skeppsbron innehåller exempelvis ett påseglingsskydd som är till nytta för Masthuggskajens halvö. Om påseglingsskyddet på Skeppsbron inte byggs behöver ett påseglingsskydd byggas för halvön. Fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling uppskattar att en sådan investering innebär en utgift på cirka 30 mkr.

Linbanan är pausad/avslutad, vilket innebär att linbanetomten som fastighetsnämnden äger enligt genomförandeavtal med Älvstranden Utveckling ska överlåtas till bolaget. Bolaget kan sedan markanvisa fastigheten för ändamålet centrumverksamheter.

### ***Risker och osäkerheter***

Trafikkontoret arbetar fortsatt med besparingsåtgärder i GFS-kalkylen för allmän plats. Det föreligger en risk att utgifterna för allmän plats blir högre än vad ramen anger samt att vissa delar läggs utanför projekt Masthuggskajen. Det skulle innebära att investeringsmedel behöver äskas genom trafikinämnden, om dessa investeringar ska utföras.

Fastighetskontoret bedömer att det föreligger stora ekonomiska risker och osäkerheter även med avseende på utgifterna i samband med utbyggnaden av såväl halvön som genomförandet av detaljplanen som helhet.

### ***Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar***

Fastighetskontoret har inte kunnat identifiera några konkreta och ändamålsenliga förslag på åtgärder som väsentligt kan förbättra totalekonomin i projektet. Exploatering av området pågår och fastighetskontoret anser att arbetet har gått för långt i genomförandet för att göra genomgripande förändringar avseende planändringar eller nya detaljplaner. Eftersom detaljplanen har vunnit laga kraft, uppstår en skyldighet för kommunen att bygga ut allmän plats enligt detaljplanen inom genomförandetiden.

| Masthuggskajen, etapp 1 (mkr)                         | Färdplan Älvstaden<br>ver. 2020-2021 | FK alternativ t.o.m. år<br>2035 |             |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|-------------|
|                                                       |                                      | 1                               | 2           |
| Utgångsläge (Färdplan ver. 2020-2021)                 | -160                                 | -                               | -           |
| Utgångsläge (fastighetskontoret)                      | -                                    | -300                            | -300        |
| Varav utgifter hittills                               | -                                    | -250                            | -250        |
| Varav inkomster hittills                              | -                                    | 300                             | 300         |
| Markanvisa resterande fastigheter genom anbud på pris | -                                    | 0-50                            | 0-50        |
| Påseglingsskydd (ersättning för Skeppsbron)           | -                                    | -                               | -30         |
| <b>Exploateringsnetto Masthuggskajen, etapp 1</b>     | <b>-160</b>                          | <b>-300</b>                     | <b>-330</b> |

Fastighetskontoret bedömer att det inte finns rimliga förutsättningar att minska underskottet. Kontoret föreslår därför kommunfullmäktige att genomföra exploateringen enligt plan och fatta ett inriktningsbeslut på en ny ekonomisk ram på -330 mkr. Förslaget omfattar även ett påseglingsskydd som ersätter Skeppsbron. Det är viktigt att staden hittar en för staden rimlig fördelning av de risker som är förenade med grundläggning och utbyggnad av allmän plats, i huvudsak avseende utbyggnaden av halvön.

För att minimera risken att underskottet ökar ytterligare föreslår fastighetskontoret följande åtgärder:

- Sälj resterande fastigheter genom anbud på pris för bostadsändamål med upplåtelseform bostadsrätt för att optimera den återstående inkomspotentialen.

- Genomför exploatering enligt plan och fastställ ny ekonomisk ram på -330 mkr.
- Säkerställ en noggrann kontroll på och uppföljning av utgifter för utbyggnaden av allmän plats och halvön.

### **Delområde: Södra Älvstranden - Masthuggskajen, etapp 2**

Fastighetskontoret rekommenderar att en exploatering av Masthuggskajen etapp 2 genomförs efter 2040. Kontoret bedömer att det är rimligt att ställa kravet att en framtida utveckling av området är förenat med ett krav att exploateringen kan redovisa en ekonomi i balans. Som ett alternativ till detta kan kommunfullmäktige överväga att fastställa ett avkastningskrav på en utveckling av området.

### **Delområde: Södra Älvstranden - Skeppsbron**

Fastighetskontoret är medvetet om att ett ärende i kommunfullmäktige angående Skeppsbron ligger inför beslut eller nyligen har fattats när detta tjänsteutlåtande upprättas. Det innebär att ett särskilt beslut om Skeppsbron kan komma att ha tagits innan fastighetsnämnden och kommunfullmäktige har tagit del av de slutsatser som fastighetskontoret redovisar i detta tjänsteutlåtande. Arbetet har utgått utifrån det aktuella uppdraget från kommunstyrelsen 2020-05-20. Oavsett särskilt ställningstagande kring inriktningen för Skeppsbron anser fastighetskontoret att det är lämpligt att kommunfullmäktige fastställer en ekonomisk ram för projektet.

### ***Beskrivning av utgångsläge för genomlysning***

Detaljplanen för Skeppsbron syftar till att skapa göteborgarnas nya mötesplats vid vattnet och innehåller cirka 450 bostäder och cirka 500 arbetsplatser. På den breda kajen skapas en ny mötesplats med stora vistelsezoner 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 allmän plats innan byggstart kan ske.

Trafikkontoret genomförde en genomförandestudie (GFS) mellan 2016–2017. Parkeringsbolaget har genomfört projektering av det underjordiska garaget samt byggt delar av en in- och utfartsramp. Älvstranden utveckling AB har markanvisat byggrätterna utmed kajen och tre kvarter utmed Stora Badhusgatan samt sålt byggrätten i Kv Merkur där byggnation av kontor och verksamheter pågår.

På uppdrag från kommunstyrelsen och kommunfullmäktige har Skeppsbron etapp 2 mellan 2018 och 2020 befunnit sig i ett arbete med utredningar i syfte att minska det skattefinansierade åtagandet som ett genomförande av detaljplanen skulle innebära.

Utöver ovanstående har Göteborgs Stads Parkerings AB fått i uppdrag att redovisa en uppdaterad ekonomisk kalkyl, en riskbedömning och ett antal förtydliganden avseende

anläggningen av parkeringsgaraget. Bolagets styrelse fattade 2020-08-20 beslutet att en förutsättning för investeringen är att kommunfullmäktige garanterar aktieägartillskott för infrastrukturdelen, beräknat till 330 mnkr, samt dess eventuella fördyringar.

Parkeringsbolagets beslutsunderlag visar att parkeringsbolaget har utrymme att genomföra investeringen på egen balansräkning utan att äventyra bolagets finansiella ställning. I händelse att kommunfullmäktige fattar beslut att garantera aktieägartillskottet belastas exploateringsprojektet med ytterligare -330 mkr.

#### *Upparbetade utgifter*

Göteborgs Stads Parkerings AB har upparbetade utgifter på cirka 110 mkr för genomförande av delar av en in- och utfartsramp, arbete med projektering och planering och arbete med återremitteringar. Bolaget har hittills inga inkomster i projektet.

Älvstranden Utveckling AB har bokförda värden på cirka 180 mkr, vilket belastar utgiftssidan i projektet.

Trafikkontoret har upparbetade utgifter för allmän plats på cirka 40 mkr för arbete med GFS, besparingsutredningar, planering och återremitteringar.

Sammantaget bedömer fastighetskontoret att det finns upparbetade utgifter i projektet motsvarande cirka 350 mkr.

#### *Inkomster:*

Älvstranden har inkomster på 11 mnkr för försäljning av byggrätter i Kv. Merkur.

#### ***Beroenden***

Skeppsbropiren fungerar som påseglingsskydd för halvön i Masthuggskajen. Om denna inte byggs måste det anläggas ett påseglingsskydd för att skydda halvön inom projektet Masthuggskajen.

Över Rosenlundskanalen finns kopplingar i form av gång- och cykelstråk mellan Skeppsbron och Masthugget och gångförbindelse mellan halvön i Masthugget och Skeppsbropiren.

Markanvisningarna är formulerade på ett sätt som kan innebära risk för skadestånd till exploatörer och sakägare inom området om Skeppsbron etapp 2 avbryts. Byggrätten i Kv. Merkur är såld och byggnation av kontor och verksamheter pågår.

Älvstranden utveckling har ännu inte markanvisat triangeltomten, huset på Skeppsbropiren (Nocken) och en byggrätt framför Rosenlundsverket.

#### ***Risker och osäkerheter***

De olika grundläggningsmetoderna i Skeppsbron innebär att sättningsdifferenser mellan garaget och de sättningsfria stödpålade delarna uppkommer, vilket kommer innebära försämrad tillgänglighet samt ökade drift- och underhållskostnader. För att erhålla

sättningsfria ytor behöver garaget grundläggas med pålar till fast botten, dessa utgifter är inte medräknade vilket kan innebära att projektet belastas med ytterligare utgifter.

Garaget är grundlagt på en nivå cirka 0,3 m under allmän plats vilket innebär att det inte kommer att vara möjligt att plantera träd och växter i samma utsträckning i parken och kajstråket enligt detaljplanens kvalitetsprogram. Att grundlägga garaget på en nivå enligt trafikkontorets GFS och enligt detaljplanen innebär ökade utgifter på upp till 130 mkr för garagenalaggningsen. Dessa ökade utgifter har tidigare inte specificerats inom program Skeppsbron.

Enligt uppgifter behöver garagets utformning och placering samt GFS för allmän plats och kvarteren utredas igen med konsekvenser med avseende på hur anläggningarna påverkar varandra och den gällande miljödomen.

I tidigare återremitteringar har frågan berörts om besparingar genom att flytta ut garaget mot älven. En sådan besparing kan uppgå till i storleksordningen cirka 80 mkr, samtidigt som utgifterna för allmän plats kan öka i ungefär samma utsträckning. Nyttan med åtgärden kan därför ifrågasättas eftersom besparingen totalt sett är väldigt liten i förhållande till andra risker som kan uppstå, exempelvis i form av behov av planändring för kajen.

Planändring är en förutsättning för att det ska vara möjligt att anlägga en pumpstation för dagvatten- och skyfall. Nuvarande detaljplan kan alltså inte betraktas som genomförd i sin helhet och någon annan genomförbar lösning har inte identifierats i Skeppsbrons olika utredningar. Risken är att en sådan planändring är svår att genomföra eftersom det innebär att en pumpstationsbyggnad på cirka 75 kvm skulle behöva anläggas i parken.

Det finns risker i genomförandet eftersom genomförandeplaneringen inte är klar. Fastighetskontoret bedömer att det finns stora risker att utgifterna för exempelvis garage och allmän plats ökar samt att det finns anledning att ifrågasätta om alla utgifter ingår i tidigare beslutsunderlag.

### ***Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar***

Nedan redogör fastighetskontoret för tidigare de utredda alternativen för Skeppsbron. Dessa utgör åtgärdsalternativ även i fastighetskontorets genomlysning.

#### ***1a – Helt enligt detaljplan, GFS***

Alternativet innebär att befintlig detaljplan genomförs i sin helhet. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 1 295 mkr.

#### ***1c- GFS utan pir B och C***

Alternativet innebär, enligt tidigare utredningar i samband med återremittering hösten 2019, att två pিরer (B och C) utgår. Alternativet medför ett mindre antal båtplatser och försämrad kontakt med vattnet samt en besparing på 60 mkr (inkl. riskreserv) för allmän plats, jämfört med en utbyggnad enligt gällande detaljplan. Påseglingsskydd utformas på annat sätt enligt alternativ i miljödomen. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 1 235 mkr.

## *2a – Garage under kvarteren*

Alternativet innebär, enligt tidigare utredningar i samband med återremittering hösten 2019, att det underjordiska garaget utgår och en mindre omfattande utbyggnad av allmän plats och kajstråk.

Alternativet innebär att antalet parkeringsplatser minskar från 700 till cirka 350–400. Detaljplanen medför ett behov om cirka 350 parkeringsplatser, motsvarande ett p-tal på 0,3. Kajhusen utgår i detta alternativ och innebär minskade inkomster på cirka 40 mkr. Det uppstår utgifter för utförd parkeringsramp på uppskattningsvis cirka 60 mkr samt återköp av garagets byggrätt, motsvarande 22 mkr. Det uppstår behov av återköp av p-platser som en konsekvens av ett minskat antal p-platser. Mellanskillnaden mellan p-köpen och utgifterna för anläggning av garage under kvarteren kan uppgå till uppskattningsvis cirka 50 mkr. Alternativet innebär besparing för utbyggnad av allmän plats på 280 mkr (inkl. riskreserv), jämfört med en utbyggnad enligt gällande detaljplan. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 1 025 mkr.

Alternativet kommer att kräva samråd med länsstyrelsen och det uppstår risk för skadeståndsanspråk från exploatörer och sakägare inom området.

## *2b – Garage under kvarteren och garage under Redareparken*

Alternativet innebär, enligt tidigare utredningar i samband med återremittering hösten 2019, att det underjordiska garaget utgår och en mindre omfattande utbyggnad av allmän plats och kajstråk. Parkeringarna anordnas istället under kvarteren samt i en garageanläggning under Redareparken, det vill säga ett halvt underjordiskt garage jämfört med ursprungsförslaget.

Alternativet medför i övrigt i princip motsvarande förändringar som alternativ 2a, men innebär besparingar för allmän plats på 320 mkr (inkl. riskreserv), jämfört med en utbyggnad enligt gällande detaljplan. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 985 mkr.

## *3 – Omarbetat förslag med minimal utbyggnad, ny detaljplan*

Alternativet innebär, enligt tidigare utredningar i samband med återremittering hösten 2019, en så liten utbyggnad som möjligt i älven och därmed besparingar för allmän platsutbyggnad på 520 mkr (inkl. riskreserv), jämfört med en utbyggnad enligt gällande detaljplan, men bedöms påverka möjligheterna att leva upp till Vision Älvstaden. Även detta alternativ bedöms innehålla stora risker med avseende på utbyggnad i älven.

Vidare innebär alternativet att en ny detaljplan behöver tas fram, vilket innebär att en ny miljödom kan förändra förutsättningarna. Alternativet medför även risk för skadeståndsanspråk från markanvisade parter och sakägare inom området. Ett påseglingsskydd för Masthuggets halvö måste byggas innan inflyttning, motsvarande cirka 30 mkr. Fastighetskontoret bedömer att det är möjligt att anlägga en sprängstensvall i samband med att halvön färdigställs. Utgiften för detta bör därför tillföras exploateringsprojektet för Masthuggskajen, då vallen är till direkt nytta för detaljplanen.

Ett förslag är att de markanvisade parterna deltar som aktiva parter och inkluderas i ett kommande detaljplanearbete.

Fastighetskontoret bedömer vidare att risken för höjdskillnader och sättningar till följd av olika grundförstärkningsmetoder som ingår i flera av alternativen är hög. Det kan komma att innebära ytterligare kostsamma investeringar i framtiden för att kompensera för dessa. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 785 mkr.

|                                                                                      | Utredningsalternativ |               |               |             |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------|---------------|-------------|-------------|
|                                                                                      | 1a                   | 1c            | 2a            | 2b          | 3           |
| <b>Skeppsbron (mkr)</b>                                                              |                      |               |               |             |             |
| Allmän plats (2017 års priser)                                                       | -1 250               | -1 200        | -1 020        | -980        | -820        |
| Riskreserv allmän plats                                                              | -250                 | -240          | -200          | -200        | -160        |
| Inkomster ledningsarbeten, trafikkontoret                                            | 45                   | 45            | 35            | 35          | 35          |
| Utgifter, Älvstranden Utveckling                                                     | -585                 | -585          | -585          | -585        | -585        |
| Inkomster, Älvstranden Utveckling                                                    | 745                  | 745           | 745           | 745         | 745         |
| <b>Exploateringsnetto</b>                                                            | <b>-1 295</b>        | <b>-1 235</b> | <b>-1 025</b> | <b>-985</b> | <b>-785</b> |
| <b>Besparingsförslag och tillkommande utgifter enligt tidigare utredningar (mkr)</b> | <b>1a</b>            | <b>1c</b>     | <b>2a</b>     | <b>2b</b>   | <b>3</b>    |
| Ökad exploatering                                                                    | 150                  | 150           | 150           | 150         | 150         |
| Minska på kvalitén allmän plats                                                      | 15                   | 15            | 10            | 10          | 10          |
| Ta bort badet                                                                        | 50                   | 50            | 50            | 50          | 50          |
| Inkomst bygggrätt kajhusen utgår. Bottenvåningar utgår                               | -                    | -             | -40           | -40         | -40         |
| Skadestånd exploatör, sakägare                                                       | -                    | -             | ?             | ?           | ?           |
| Risker och tillkommande utgifter                                                     | -200                 | -200          | -             | -100        | -           |
| <i>Summa besparingsåtgärder</i>                                                      | <i>15</i>            | <i>15</i>     | <i>170</i>    | <i>70</i>   | <i>170</i>  |
| <b>Exploateringsnetto inkl. besparingsåtgärder</b>                                   | <b>-1 280</b>        | <b>-1 220</b> | <b>-855</b>   | <b>-915</b> | <b>-615</b> |

Fastighetskontoret vill uppmärksamma att en ökad exploateringsgrad enligt alternativen ovan kräver planändring eller frimärksplan i samtliga fall, exempelvis avseende Triangelntomten.

Utöver ovanstående alternativ för utbyggnaden av Skeppsbron har fastighetskontoret kunnat identifiera ytterligare följande åtgärdsalternativ inom ramen för de olika alternativen som tidigare har utretts (se tabell nedan). Det är möjligt att ytterligare öka andelen bostadsrätter i området, samtidigt som det i flera av alternativen har identifierats tillkommande utgifter som inte tidigare har framgått, bland annat med avseende på återköp av parkeringsplatser och inlösen av p-ramp.

| <b>Fastighetskontorets åtgärdsalternativ (mkr)</b> | <b>1a</b>     | <b>1c</b>     | <b>2a</b>   | <b>2b</b>   | <b>3</b>    |
|----------------------------------------------------|---------------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Ändrad upplåtelseform                              | 200           | 200           | 200         | 200         | 200         |
| Mellanskillnad p-köp garage under kvarter          | -             | -             | -50         | -50         | -50         |
| Återköp av bygggrätt garage från P-bolaget         | -             | -             | -20         | -10         | -20         |
| Kostnad lös in av P-bolaget byggd p-ramp           | -             | -             | -60         | -60         | -60         |
| Utgifter enligt antagande om ny DP                 | -             | -             | -           | -           | -           |
| Riskreserv för ökade utgifter                      | -             | -             | -           | -           | -           |
| Inkomster enligt antagande om ny DP                | -             | -             | -           | -           | -           |
| <i>Summa FK åtgärdsförslag</i>                     | <i>200</i>    | <i>200</i>    | <i>70</i>   | <i>80</i>   | <i>70</i>   |
| <b>Exploateringsnetto inkl. FK åtgärdsförslag</b>  | <b>-1 080</b> | <b>-1 020</b> | <b>-785</b> | <b>-835</b> | <b>-545</b> |

Fastighetskontorets menar att förutsättningarna för ett genomförande av Skeppsbron enligt gällande detaljplan och andra alternativ som innebär att planändringar är nödvändiga är väl utredda, samtidigt som förutsättningarna ständigt är föränderliga. Mot bakgrund av detta, tillsammans med fastighetskontorets bedömning att samtliga utgifter inte har ingått i tidigare beslutsunderlag, bedömer kontoret att förutsättningarna för ett genomförande är så osäkra att en tillförlitlig prognos för det ekonomiska utfallet inte är möjlig att göra.

| Skeppsbron (mkr)                                                  | Färdplan<br>Älvstaden ver.<br>2020-2021 | FK alternativ t.o.m. år 2035 |               |             |             |             |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|---------------|-------------|-------------|-------------|
|                                                                   |                                         | 1 (1a)                       | 2 (1c)        | 3 (2a)      | 4 (2b)      | 5 (3)       |
| Utgångsläge (Färdplan ver. 2020-2021)                             | -1 400                                  | -                            | -             | -           | -           | -           |
| Utgångsläge (fastighetskontoret)                                  | -                                       | -1 295                       | -1 230        | -1 025      | -985        | -785        |
| Varav utgifter hittills                                           | -                                       | -350                         | -350          | -350        | -350        | -350        |
| Varav inkomster hittills                                          | -                                       | 11                           | 11            | 11          | 11          | 11          |
| Risk för ökade utgifter avs. sänkning av garage samt pålning m.m. | -                                       | -200                         | -200          | -           | -100        | -           |
| Risk för skadestånd och tillkommande utgifter                     | -                                       | -                            | -             | -           | -           | -           |
| Åtgärdsalternativ enl. spec. 1a                                   | -                                       | 415                          | -             | -           | -           | -           |
| Åtgärdsalternativ enl. spec. 1c                                   | -                                       | -                            | 415           | -           | -           | -           |
| Åtgärdsalternativ enl. spec. 2a                                   | -                                       | -                            | -             | 240         | -           | -           |
| Åtgärdsalternativ enl. spec. 2b                                   | -                                       | -                            | -             | -           | 250         | -           |
| Åtgärdsalternativ enl. spec. 3                                    | -                                       | -                            | -             | -           | -           | 240         |
| Utgifter förenade med exploatering enligt ny DP                   | -                                       | -                            | -             | -           | -           | -           |
| Riskreserv för ökade utgifter                                     | -                                       | -                            | -             | -           | -           | -           |
| Inkomster förenade med exploatering enligt ny DP                  | -                                       | -                            | -             | -           | -           | -           |
| <b>Exploateringsnetto Skeppsbron</b>                              | <b>-1 400</b>                           | <b>-1 080</b>                | <b>-1 015</b> | <b>-785</b> | <b>-835</b> | <b>-545</b> |
| Ev. skattefinansiering av infrastrukturdel av p-garage            |                                         | -330                         | -330          | -           | -           | -           |

Enligt stadsledningskontorets tidigare bedömning har en ny detaljplan för området bara varit motiverat om den syftar till en väsentligt förändrad avsikt med Skeppsbron. Med hänvisning till uppdraget, att hitta en balans mellan utgifter och inkomster inom Älvstadens områden, bedömer fastighetskontoret att förutsättningarna för att minimera stadens nettoinvestering på Skeppsbron skulle förbättras genom framtagande av en ny detaljplan.

Fastighetskontorets översiktliga bedömning är att om en ny detaljplan för området skulle vara aktuell, är det möjligt att minska andelen allmän plats och tillskapa ytterligare 50 000–55 000 BTA byggrätt för bostadsändamål samt ytterligare 7 000–8 000 kvm BTA verksamhetsyta i bottenvåningarna. Samtidigt skulle det vara möjligt att samnyttja garageanläggningen som grundläggning och -förstärkning av kvartersbebyggelsen ovan mark. Fastighetskontoret bedömer att det vore lämpligt att minimera antalet involverade exploaterer för tillkommande byggrätter för att underlätta genomförandet. Sammantaget bedömer fastighetskontoret att framtagandet av en ny detaljplan, med ett tydligt fokus på genomförbarhet och ekonomi, har förutsättningar att uppnå ett väsentligt förbättrat exploateringsnetto för Skeppsbron, till och med en ekonomi i balans. Fastighetskontoret rekommenderar, mot bakgrund av ovanstående, ett sjätte alternativ (6), att det tas fram en ny detaljplan för Skeppsbron med en tydlig ekonomisk ram för de skattefinansierade

investeringarna, ökad exploatering, förtydligad fördelning för exploatörsfinansierade åtaganden samt ett tydligt fokus på genomförbarhet och ekonomi.

Det är viktigt att förutsättningarna för en sådan detaljplan beskrivs tydligt. En ny detaljplan skulle innebära att det krävs en ny miljödom. Andra förutsättningar handlar om nyckeltal för grön- och friyta, förskola och skola. Det är även viktigt att förutsättningarna för klimatanpassningsåtgärder och kulturmiljö beskrivs tydligt och riskbedöms. En förutsättning för att nå en ekonomi i balans kan innebära att det ekonomiska perspektivet görs överordnat andra överväganden. Det innebär vidare att det är särskilt angeläget att ovan nämnda förutsättningar klargörs i ett tidigt skede och att nämnder och bolag är överens om dessa.

Fastighetskontoret vill samtidigt poängtera att en sådan förändrad inriktning innebär att många av de kvaliteter som den nuvarande detaljplanen beskriver kan komma att förändras.

## **Delområde: Centralenområdet**

### ***Beskrivning av utgångsläge för genomlysning***

Inom Centralenområdet ligger Drottningtorget och Åkareplatsen, Centralstationen och Nils Ericson-terminalen, Gullbergsstrand och den nya Hisingsbron, Lilla Bommen och Kanaltorget samt Packhuskajen och Packhusplatsen. För Centralenområdet planeras till övervägande del för verksamhetslokaler, såsom kontoret, hotell och handel, men även viss andel bostäder.

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

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

Projektet Bebyggelse på Götaleden, som befinner sig i genomförandeskede, redovisar ett underskott. Fastighetskontoret bedömer dock att övriga projekt i genomförande- eller planskede kommer att generera överskott.

I tidigt skede beräknas de flesta projekten ge ett överskott förutom projekten Kajstråket och Västra överdäckningen. Kajstråket planeras ske i närtid med hänsyn till att det finns tydliga kopplingar till andra projekt, medan Västra Överdäckningen, i sin helhet, planeras

efter 2035. En mindre överdäckning av området krävs dock i projektet Bebyggelse på Götaleden.

Nulägesbedömningen är att Centralenområdet sammantaget kommer att generera ett ekonomiskt överskott på cirka 120 mkr. I denna bedömning ingår även Kajstråket och Västra överdäckningen.

### ***Beroenden***

I pågående detaljplaner kan det vara svårt att inrymma den mängd förskolor, skolor och övrig kommunal service som krävs enligt gjorda beräkningar. Det leder till att andra delområden i Älvstaden kan behöva ta ett större ansvar för social infrastruktur, vilket måste studeras och bedömas mot helheten. Projektet Packhuskajen och Kanaltorget avses om möjligt hantera Centralenområdets behov av social infrastruktur. Arbetet med att ta fram ett planprogram ska påbörjas 2021.

Delprojektet Gullbergskajområdet bidrar med ett viktigt tillskott till Centralenområdets underskott av park, framför allt med avseende på projekten Överdäckningen av Götaleden och Kämpegatan.

Inom Centralenområdet pågår utbyggnaden av flera stora infrastrukturprojekt som Västlänken, Hisingsbron och överdäckningen E45:an vilka påverkar kommande utbyggnadsetapper. Planering för arbetet med bangårdsförbindelsen pågår. Samspelet mellan trafiklösningar och stadsutveckling är komplext och komplicerat – något som därför kräver omfattande samverkan och samordning.

### ***Risker och osäkerheter***

Underlaget för både inkomster och utgifter baseras på Centralenområdets Stadsutvecklingsprogram (STUP), som redovisar en översiktlig uppskattad exploatering för samtliga områden. Fastighetskontoret vill också uppmärksamma att Centralenområdet innehåller projekt som befinner sig i alla faser.

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.

Utvecklingen av området medför stora investeringar för staden och fastighetskontoret bedömer att osäkerheterna i kalkylerna för hela Centralenområdet är stora och bör därför inte underskattas. Detta mot bakgrund av att flertalet projekt ännu inte har startat.

### ***Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar***

Fastighetskontoret bedömer att en exploatering av Centralenområdet kommer att generera ett överskott motsvarande cirka 120 mkr. Fastighetskontorets rekommendation är därför att genomföra en exploatering av området enligt plan.

| Centralenområdet (mkr)                     | Färdplan Älvstaden<br>ver. 2020-2021 | FK alternativ<br>t.o.m. år 2035 |
|--------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|
|                                            |                                      | 1                               |
| Utgångsläge enl. färdplan ver. 2020-2021   | 120                                  | -                               |
| Utgångsläge (fastighetskontoret)           | -                                    | 120                             |
| Varav utgifter hittills                    |                                      | -1 255                          |
| Varav inkomster hittills                   |                                      | 30                              |
| Genomför exploatering enligt plan          |                                      | 0                               |
| <b>Exploateringsnetto Centralenområdet</b> | <b>120</b>                           | <b>120</b>                      |

Det kan finnas vissa möjligheter att minska stadens investeringar genom att i ett senare skede minska omfattningen av den planerade Västra överdäckningen. Dessa möjligheter är dock i dagsläget inte tillräckligt utredda och mot bakgrund av de risker för ökade utgifter, som i princip alltid föreligger, bedömer fastighetskontoret att det i detta skede inte är lämpligt att tillräkna delområdet en sådan besparingsmöjlighet.

## Delområde: Frihamnen

### *Beskrivning av utgångsläge för genomlysning*

Planeringen av Frihamnen har pågått sedan 2012, då byggnadsnämnden beslutade att ett planprogramarbete skulle påbörjas.

På grund av ekonomiska osäkerheter beslutades 2018 att pausa pågående detaljplanearbete inom Frihamnen och inleda en övergripande genomlysning av projektet. Processen pågick under 2018 fram till hösten 2019 och bestod av tre delar – Kunskapsresan, Utvärdering och Planeringsförutsättningar Frihamnen 2019. Planeringsförutsättningarna innehåller bland annat strukturförslag för hela Frihamnen med tillhörande exploateringskalkyl.

Planeringsförutsättningarna rekommenderar en uppdatering av tidigare planprogram för Frihamnen samt att utvecklingen av Frihamnen startar med de inre delarna och avvaktar med de övriga delarna som omfattar de mer svårhanterade pirarna och vattenrummen. De inre delarna framgår huvudsakligen av kartbilagan och består av pågående detaljplanerna *Lundby - Bostäder och verksamheter i Frihamnen etapp 1* och *Frihamnen - Blandad stadsbebyggelse vid Hjalmar Brantingsgatan inom Frihamnen*.

Under våren 2020 påbörjade fastighetskontoret en genomlysning av exploateringskalkylen hörande till Planeringsförutsättningarna. Syftet med genomlysningen var att kvalitetssäkra innehållet i exploateringskalkylen samt att vid behov föreslå åtgärder i syfte att uppnå en exploateringsekonomi i balans för staden. Inom ramen för genomlysningen har fastighetskontoret bland annat bedömt att exploateringsinkomsterna för byggrättsförsäljning inom Frihamnens inre delar inkluderar ett riskpåslag motsvarande ca 620 mkr. Fastighetskontoret bedömer att riskpåslaget inte är rättvisande för byggrättsvärdena.

Inom ramen för genomlysningen har Älvstranden Utveckling AB även rapporterat ökade prognostiserade utgifter för Frihamnens inre delar om ca 375 mkr i jämförelse med vad som framgår av den senaste färdplanen.

Genomlysningen innebär att fastighetskontorets bedömda utgångsläge för Frihamnens inre delar förbättras från ett underskott på -570 mkr (enligt senaste färdplanen) till -325 mkr. Det förbättrade utgångsläget baseras på mellanskillnaden mellan högre bedömda byggrättsvärden och ökade utgifter för utbyggnad av allmän plats.

Arbetet med genomlysning är ännu inte färdigställt men har utgjort huvudsakligt underlag för Fastighetskontorets arbete enligt detta uppdrag.

#### *Upparbetade utgifter*

Beslutet att påbörja arbeten med Jubileumsparken fattades i kommunstyrelsen i maj 2019 (Handling 2019 nr 108). Enligt beslutsunderlaget ska utgifterna för parkutbyggnaden fördelas mellan Älvstranden Utveckling AB och Göteborgs stad. Park- och naturförvaltningen har upphandlat entreprenör för Göteborg Stads åtaganden. Utgifterna för entreprenaden, övriga projektutgifter och byggherrekostnader, med mera, uppgår till 141 mkr.

Älvstranden utveckling AB beräknar sina upparbetade utgifter för utvecklingen av Frihamnen till cirka 155 mkr.

Stadsbyggnadskontoret beräknar sina utgifter till cirka 22 mkr.

Fastighetskontoret uppskattar sina upparbetade utgifter till cirka 30 mkr, innefattande upparbetad tid och uppskattad ersättning för uppsägning av arrendator.

Sammantaget innebär det att det finns upparbetade utgifter på cirka 350 mkr.

#### ***Beroenden***

Frihamnen bedöms ingå i influensområdet för Sverigeförhandlingen. Utvecklingen av hela Frihamnen bedöms kunna innehålla cirka 10 000 nya bostäder, varav de inre delarna bedöms kunna innehålla cirka 4 000 bostäder. I övrigt bedöms spårprojektet inom Sverigeförhandlingen inte vara beroende av utvecklingen av Frihamnen.

Frihamnen är delvis beroende av utvecklingen av Hjalmar Brantingstråket. Av den anledningen har del av Hjalmarstråket som bedöms motsvara nyttan för Frihamnen inkluderats i exploateringsprojektet och ingår därför i kalkylen för Frihamnens inre delar. En annan del av investeringen ingår i exploateringskalkylen för Backaplan i området Söder om Hjalmar Brantingstråket. Det kvarstår dock ytterligare vissa delar av stråket där finansieringen inte är löst.

Det finns beroenden mellan detaljplanerna inom Frihamnens inre delar som innebär att dessa tidsmässigt bör utvecklas i nära anslutning till varandra.

## Risker och osäkerheter

I det fall att utvecklingen av Frihamnen pausas finns risk att spårprojektet inom Sverigeförhandlingen fastställer förutsättningar när det gäller bland annat höjdsättning för Frihamnsområdet.

Enligt Planeringsförutsättningarnas strukturförslag till utveckling av Frihamnen behöver Frihamnens inre delar ta höjd för en senare utveckling av övriga delar av Frihamnen. Det innebär att en exploatering av Frihamnens inre delar medför stora investeringsutgifter i tidiga skeden för staden. Exploateringen och utbyggnaden medför därmed en finansiell risk för staden.

## Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar

Fastighetskontoret bedömer att utvecklingen av Frihamnen i närtid bör avgränsas till att enbart omfatta de inre delarna, enligt rekommendation i Älvstranden Utveckling AB:s arbete med Planeringsförutsättningar 2019.

I övrigt består fastighetskontorets åtgärdsalternativ huvudsakligen av att öka andelen bostadsrätter inom Frihamnens inre delar. Planeringsförutsättningarna utgår från en 50/50 fördelning mellan upplåtelseformerna bostadsrätt och hyresrätt. En ökad andel bostadsrätter bedöms relativt enkel att genomföra och konsekvensbeskriva. Dock riskerar åtgärdsalternativet att påverka målbilden för Vision Älvstaden.

Baserat på fastighetskontorets bedömda byggrättsvärden i Frihamnen föreslår fastighetskontoret att markanvisning inom Frihamnens inre delar bör tilldelas utifrån anbudsförfarande på pris, i syfte att optimera inkomsterna genom markförsäljning och bidra med förbättrat underlag för värderingar i området.

Vad gäller investeringar bedömer fastighetskontoret att det finns potential att minska utgifterna genom att sänka ambitionsnivån för sociodukten enligt Planeringsförutsättningarna. Fastighetskontoret bedömer även att föreskriven grundläggningsmetod och infrastrukturutbyggnad enligt Planeringsförutsättningarna bör ses över i det fortsatta arbetet i syfte att identifiera ytterligare ekonomiska åtgärder.

| Frihamnen, DP 1 och 2 (inre delarna) (mkr)                     | Färdplan Älvstaden<br>ver. 2020-2021 | FK alternativ t.o.m. år 2035 |            |            |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|------------|------------|
|                                                                |                                      | 1                            | 2          | 3          |
| Utgångsläge enl. färdplan ver. 2020-2021 (inre delarna)        | -570                                 | -                            | -          | -          |
| Utgångsläge, inre delarna (fastighetskontoret)                 | -                                    | -325                         | -325       | -325       |
| Varav utgifter hittills                                        | -                                    | -350                         | -350       | -350       |
| Varav inkomster hittills                                       | -                                    | -                            | -          | -          |
| Fördelning av upplåtelseform 60/40 BR/HR                       | -                                    | -                            | 180        | -          |
| Fördelning av upplåtelseform 75/25 BR/HR                       | -                                    | -                            | -          | 450        |
| Förenklad sociodukt enligt helhetsgreppet                      | -                                    | 70                           | 70         | 70         |
| <b>Exploateringsnetto Frihamnen, DP 1 och 2 (inre delarna)</b> | <b>-570</b>                          | <b>-255</b>                  | <b>-75</b> | <b>195</b> |
| Eventuell ökad exploateringsgrad                               | -                                    | 100                          | 100        | 100        |

Fastighetskontoret föreslår att andelen bostadsrätter ökar för att förbättra förutsättningarna för ett förbättrat exploateringsnetto. Kontoret bedömer att en fördelning av upplåtelseformerna, motsvarande 60 procent bostadsrätter och 40 procent hyresrätter, är genomförbart och står inte i konflikt med Vision Älvstaden. Kontoret bedömer dock att en ytterligare ökning av andelen bostadsrätter riskerar att stå i konflikt med visionen samtidigt som marknadsriskerna ökar. Kontoret bedömer vidare att möjligheterna att ytterligare öka exploateringen är så osäkra att en sådan möjlighet inte är lämplig att tillräkna kalkylen i detta skede.

Fastighetskontoret föreslår att ett genomförande av Frihamnens övriga delar förskjuts till efter 2035. Fastighetskontoret anser att det är för tidigt att avgöra huruvida det är möjligt att uppnå en ekonomi i balans för Frihamnens övriga delar. Fastighetskontoret förutsätter dock att utvecklingen av Frihamnens övriga delar genererar åtminstone en ekonomi i balans för staden, innan en exploatering av de yttre delarna övervägs.

Fastighetskontoret bedömer att föreslagna åtgärder möjliggör en exploateringsekonomi i balans för Frihamnens inre delar. Planeringen av Frihamnen är fortfarande i tidigt skede, med stora osäkerheter både vad gäller inkomster och utgifter. Fastighetskontoret bedömer därför att det i dagsläget är svårt att förutsätta ett ekonomiskt överskott från delområdet.

Utöver åtgärdsalternativen ovan har fastighetskontoret sett möjligheten för ytterligare ett alternativ som innebär att staden avyttrar hela Frihamnsområdet, det vill säga såväl Frihamnens inre delar som de yttre delarna. Alternativet skulle behöva utredas vidare. Ett sådant alternativ behöver åtminstone villkoras på ett sådant sätt att exploitören finansierar hela utbyggnaden av området, vilket bland annat skulle inkludera allmän plats, samtidigt som exploitören bär all risk för ökade utgifter för utbyggnaden. Fastighetskontoret bedömer att alternativet skulle kräva att mark för kommunala ändamål som behöver tillgodoses inom området, och som uppstår som en konsekvens av exploateringen, såsom förskola, skola, idrott och kultur kvarstår i kommunens ägo alternativt återgår till kommunen utan ersättning.

## **Delområde: Backaplan**

### ***Beskrivning av utgångsläge för genomlysning***

I tidigare redogörelser för exploateringsekonomi har endast ramavtalsområdet ingått. I Färdplan Älvstaden redovisas ett negativt exploateringsnetto på -240 mkr. För ramavtalsområdet finns ett inriktningsbeslut om en nettoinvestering på 245 mkr. Den nu aktuella kalkylen för området visar fortsatt på en nettoinvestering på cirka 240 mkr.

För planprogrammets inre delar (ramavtalsområdet) deltar privata fastighetsägare som tillsammans med staden har tagit fram ett ramavtal som anger fördelning av finansiering för utbyggnad av allmän plats inom ramavtalsområdet. Inom detta område finns en detaljplan i genomförandeskede och två detaljplaner i planeringsskede.

Fastighetskontoret har, mot bakgrund av uppdragets syfte, bedömt att det saknas tillräckliga förutsättningar att väsentligt förbättra exploateringsekonomi inom det begränsade ramavtalsområdet. För att skapa en helhetsbild av exploateringsekonomi för

Backaplan delområde har området som analyserats utvidgats till att även omfatta tidigare genomförd etapp, Östra Kvillebäcken, samt områdena Väster om Kvillebäcken och Söder om Hjalmar Brantingsstråket. Dessa områden har tidigare inte ingått i den ekonomiska redovisningen av Backaplan.

Östra Kvillebäcken är färdigställt och exploateringen har, enligt uppgifter från Älvstranden Utveckling, bidragit med ett exploateringsnetto på 200 mkr. Detta överskott har fastighetskontoret inkluderat i helhetsbedömningen av exploateringsekonomi för Backaplan.

I området Väster om Kvillebäcken planeras en blandad stadsutveckling och fastighetskontoret beräknar att exploateringen kommer att innebära en nettoinvestering på cirka 100 mkr.

Söder om Hjalmar Brantingsstråket är ett område med stora infrastrukturinvesteringar och projektet bedöms kräva en nettoinvestering om cirka 100 mkr. Området består idag endast av kommunal mark, men alternativt kan området i framtiden utökas till att även omfatta privat mark. Fastighetskontoret bedömer att marken inte lämpar sig för bostäder. Åtgärdsalternativet omhändertar de kvarvarande ofinansierade delarna av Hjalmar Brantingsstråket som är rimliga att exploateringen av Backaplan bidrar till att finansiera. Investeringsbehovet kommer huvudsakligen av åtgärder på Lundbyleden och anläggning av Hjalmar Brantingsstråket. Det kvarstår dock ytterligare vissa delar av stråket där finansieringen inte är löst.

Sammantaget för delområdet Backaplan innebär detta en nettoinvestering för staden på cirka 100 mkr. Fastighetskontoret vill dock understryka att delar av såväl inkomster som utgifter infaller bortom år 2035.

### ***Beroenden***

Backaplan är beroende av utbyggnaden av Hjalmar Brantingsgatan mellan knutpunkt Hjalmar och Hisingsbron.

Ett beroende utgörs av trafiklösningen för kollektivtrafik Backavägen–Brunnsbo inklusive utbyggnad av spårväg och bussgata enligt den planering som ligger till grund för besluten inom Sverigeförhandlingen.

Det finns inbördes beroenden mellan planerna som omfattar infrastruktur ovan och under jord såsom gemensamma större gator, park samt ledningar. Trafiksystemet inne i Backaplanområdet är beroende av utbyggnaden av Kvilleleden och Kvillemotet och dessa trafiksystem där staden samverkar med Trafikverket.

Klimatanpassningsåtgärder för området behöver lösas genom höjdsättning vilket skapar beroenden och konsekvenser mellan planerna.

I angränsning till delområdet Backaplan planeras för en elnätstation samt ackumulatortank för fjärrkyla för försörjningen av stadsutvecklingen av ett större område, inklusive bland annat Lindholmen och Frihamnen.

## ***Risker och osäkerheter***

- Finansiering av flytt av gasledning inom Backaplan utgör en osäkerhet. Fastighetsägarna ska finansiera flytt av ledning, vilket behöver ske innan antagande av detaljplan.
- Försening och/eller ersättning av spår till citybuss i Backavägen.
- Försening och/eller förändringar av Brunnsbo station.
- Ökade krav på marksanering, klimatanpassning, höjdsättning av Backaplan.

Fastighetskontoret bedömer att riskerna avseende geoteknik och markmiljö är höga i området, bland annat på grund av tidigare markanvändning såsom deponi. För att hantera eventuella ökade utgifter kopplat till bland annat sanering och grundläggning innehåller exploateringskalkylen för Backaplan höga risk- och osäkerhetspåslag. Fastighetskontoret har bedömt att det inte är lämpligt att minska riskpåslagen med hänvisning till osäkerheterna.

## ***Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar***

I området Väster om Kvillebäcken, vilket är nästa utvecklingsetapp av delområdet, planeras cirka 2 000 nya bostäder, service och handel. För att en stadsutveckling i denna omfattning ska kunna genomföras behöver staden tillgodose bland annat skola, idrottsplatser, med mera.

Den mark som kommunen äger i området Väster om Kvillebäcken utgörs huvudsakligen av stora fastigheter som är upplåtna med tomträtt.

En tomträtt kan endast sägas upp till utgången av vissa tidsperioder, vanligtvis vart 40:e år vad gäller tomträtter upplåtna för bostadsändamål och vart 20:e år för övriga tomträtter. Uppsägningen ska ske minst två år före periodens utgång och tidigast fem år före utgången av perioden. En uppsägning kan överklagas av tomträttshavaren och det åligger staden att påvisa att uppsägningen är giltig. Fastighetskontoret vill uppmärksamma att avtalen inte medför en lösenskyldighet för staden och bedömer vidare att det finns juridiska förutsättningar i övrigt för kommunen att säga upp tomträtterna enligt avtal.

Fastighetskontoret föreslår att genomföra exploateringen enligt planprogrammet, vilket innebär att staden behöver säga upp eller ompröva tomträttsavtalen inom delområdet. På dessa fastigheter föreslås skola, bostäder och kollektivtrafik. Förslaget innebär således att staden kan säkerställa att behovet av social infrastruktur kan tillgodoses på kommunal mark. Staden kan därigenom minimera riskerna för stora utgifter för inlösen av fastigheter för dessa ändamål. Förslaget möjliggör även försäljning av mark för bostadsändamål, det vill säga försäljning på kommande markanvändning. Vidare anser fastighetskontoret att plan- och genomförandeprocessen i regel löper effektivare om staden har rådighet över marken för dessa behov.

Fastighetskontoret bedömer att förslaget ger störst effekt för området Väster om Kvillebäcken där det medför ett ekonomiskt överskott om cirka 200 mkr och att förslaget skapar förutsättningar för en stadsutveckling av delområdet Backaplan med en ekonomi i balans.

Fastighetskontoret bedömer att uppsägning av tomträttsavtalen inom delområdet ger kommunen möjligheter att i större utsträckning finansiera en utveckling av delområdet genom markvärdeutveckling istället för skattefinansiering. För tomträttsinnehavarna innebär det att avtalen följs, men påverkar samtidigt den näringsverksamhet som bedrivs på fastigheten liksom tomträttsinnehavaren, beroende på vilka investeringar som denne har gjort på fastigheten.

Föreslagna åtgärder, enligt ovan, samt uppdateringar av kalkylunderlaget ger följande resultat för delområdet Backaplan. Oavsett åtgärdsalternativ vill fastighetskontoret uppmärksamma att vissa utgifter och inkomster infaller bortom 2035.

| Backaplan (mkr)                                                      | Färdplan Älvstaden ver. 2020-2021 | FK alternativ t.o.m. år 2035 |            |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|------------|
|                                                                      |                                   | 1                            | 2          |
| Utgångsläge enl. färdplan ver. 2020-2021                             | -240                              | -                            | -          |
| Utgångsläge, ramavtalsområdet (fastighetskontoret)                   | -                                 | -240                         | -240       |
| Varav utgifter hittills                                              |                                   | -                            | -          |
| Varav inkomster hittills                                             |                                   | -                            | -          |
| Exploateringsnetto Östra Kvillebäcken                                |                                   | 200                          | 200        |
| Ställningstagande kring tomträttsupplåtelser, ramavtalsområde        | -                                 | -                            | 80         |
| Ställningstagande kring tomträttsupplåtelser, Väster om Kvillebäcken | -                                 | -                            | 200        |
| Väster om Kvillebäcken, exkl. tomträtter                             | -                                 | -100                         | -          |
| Söder om Hjalmar Brantingsstråket                                    | -                                 | -100                         | -100       |
| <b>Exploateringsnetto Backaplan</b>                                  | <b>-240</b>                       | <b>-240</b>                  | <b>140</b> |

## Delområde: Lindholmen

### Beskrivning av utgångsläge för genomlysning

Redovisningen av delområdet inkluderar följande exploateringsprojekt i detaljplane- och genomförandeskedet, enligt nedan:

- DP bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen
- DP verksamheter vid Pumpgatan etapp 1-2
- DP skola vid Pumpgatan
- DP bostäder vid Götaverksgatan
- DP Lindholmens tekniska gymnasium

Fastighetskontoret bedömer att pågående exploateringsprojekt på Lindholmen, utan åtgärder, kommer att innebära ett ekonomiskt underskott på cirka -135 mkr för delområdet. Huvudsakligen uppstår underskottet i samband med genomförande av DP skola vid Pumpgatan samt DP Lindholmens tekniska gymnasium. Anledningen är att dessa projekt inte genererar några exploateringsinkomster för staden i samband med genomförandet.

## ***Beroenden***

Behovet av skola inom DP skola vid Pumpgatan är en rest från tidigare exploateringsprojekt på Lindholmen och krävs för att uppfylla behovet av skolplatser inom delområdet.

Rådande planprogramförslag för Lindholmen är indelat i tre etapper; ”Centrala stråket”, ”Södra Lindholmen” och ”Propellerområdet”. Inom respektive etapp finns beroenden som bedöms innebära att hela etappen bör utvecklas som helhet. Dock bedöms respektive etapp kunna utvecklas fristående från övriga etapper.

Lindholmen ingår i influensområdet för Sverigeförhandlingen och planprogramförslaget bedöms kunna generera cirka 2 200 bostäder och cirka 14 500 arbetsplatser.

Utmaningar med avseende på klimatanpassning, högt vatten och skyfall behöver utredas för delområdet som helhet.

## ***Risker och osäkerheter***

Fastighetskontoret bedömer att det finns stora osäkerheter i exploateringskalkylen för DP skola vid Pumpgatan.

Planprogramförslaget kan innebära delvis utbyggnad i älven, något som kan föranleda stora utgiftsosäkerheter. Planprogrammets ekonomiska kalkyl baseras på uppskattningar av utgifter för utbyggnaden av halvön vid Masthuggskajen. Fastighetskontorets bedömning är att en utbyggnad i vatten, enligt nuvarande planprogramförslag, skulle kunna generera en bättre planprogramekonomi än att inte bygga i vatten. Oavsett utbyggnad i vatten eller inte bedömer fastighetskontoret att planprogrammet som helhet innebär en ekonomi i balans för staden.

Att inte gå vidare med ett planprogram för delområdet, något som skulle möjliggöra etappvis utbyggnad där investeringar i anläggningar och utbyggnad av allmän plats kan fördelas på de ingående detaljplanerna som drar nytta av investeringarna, innebär en stor risk för kommunen. Fastighetskontoret bedömer att det är nödvändigt att ta fram ett detaljplaneprogram som redovisar principer för exploateringsbidrag för sådana åtgärder som sträcker sig över flera olika detaljplaner. Redovisningen måste vara inkluderad redan vid samrådet för detaljplaneprogrammet.

## ***Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar***

Bedömningen är att ett nytt planprogram krävs innan ytterligare detaljplanering kan ske på Lindholmen. Fastighetskontoret bedömer att ett planprogram för delområdet är en förutsättning både ur ett ekonomiskt perspektiv och med hänsyn till de beroenden har beskrivits ovan.

Exploateringskalkylen för DP Verksamheter vid Pumpgatan etapp 2 inkluderar upprustning av kaj om 120 mnkr. Kaj krävs bland annat för angöring av ny färjetrafik till Pumpgatan. Fastighetskontoret bedömer att det finns kostnadsbesparande alternativ till kajutbyggnaden utan att frågå syftet eller funktionen med åtgärden.

Exploateringen inom DP skola vid Pumpgatan bedöms i tidigt detaljplaneskede generera ett ekonomiskt underskott för staden. Med anledningen av planområdets markförutsättningar och att skoländamålet inte genererar några exploateringsinkomster för staden är fastighetskontorets bedömning att en exploateringsekonomi i balans för projektet inte är möjlig. I syfte att öka projektets inkomster bör dock möjligheten att kombinera skola med annat ändamål inom detaljplanen utredas. En möjlighet kan vara att planlägga och utöka befintliga Santosskolan, i syfte att minska behovet av skola vid Pumpgatan och därmed möjliggöra för andra ändamål. I övrigt bedömer fastighetskontoret att den tidiga exploateringskalkylen för DP skola vid Pumpgatan inkluderar högt tilltagna utgifter för sanering. Det bedöms således finnas potential till något lägre saneringsutgifter.

Fastighetskontoret föreslår att fortsatt markanvisning inom delområdet företrädesvis bör tilldelas utifrån anbudsförfarande på pris, i syfte att optimera inkomsterna genom markförsäljning och bidra med förbättrat underlag för värderingar i området.

| Lindholmen (mkr)                                       | Färdplan Älvstaden<br>ver. 2020–2021 | FK alternativ t.o.m. år<br>2035 |          |
|--------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|----------|
|                                                        |                                      | 1                               | 2        |
| Utgångsläge enl. färdplan ver. 2020–2021               | 0                                    | -                               | -        |
| Utgångsläge (fastighetskontoret)                       | -                                    | -135                            | -135     |
| <i>Varav utgifter hittills</i>                         |                                      | -1 195                          | -1 195   |
| <i>Varav inkomster hittills</i>                        |                                      | 1 060                           | 1 060    |
| Upprustning av kaj enl. KF beslut (Pumpgatan, etapp 2) |                                      | 60                              | 60       |
| Pumpgatan, etapp 3 (tillkommande byggrätt)             |                                      | 75                              | 75       |
| Arbeta vidare med ett planprogram för delområdet       |                                      | -                               | 0–100    |
| <b>Exploateringsnetto Lindholmen</b>                   | <b>0</b>                             | <b>0</b>                        | <b>0</b> |

Ovanstående åtgärdsalternativ (1) bedöms generera en ekonomi i balans för pågående exploateringsprojekt inom Lindholmen.

Om staden ämnar utveckla Lindholmen och samtidigt nå en ekonomi i balans vill fastighetskontoret understryka vikten av att ta fram ett planprogram som redovisar principer för finansiering av allmän plats. En fortsatt utbyggnad utifrån enskilda detaljplaner medför en risk för att staden inte får skälig täckning för investeringar i exempelvis övergripande allmän plats, klimatanpassning och dagvattenhantering. En sådan utveckling bedömer fastighetskontoret kommer generera ett ekonomiskt underskott för staden.

Fastighetskontoret bedömer att det finns möjligheter att nå ett ekonomiskt överskott för delområdet genom att fortsätta arbetet med att ta fram ett nytt planprogram (2) för Lindholmen. Planprogrammet är dock fortfarande i tidigt skede, med stora osäkerheter både vad gäller inkomster och utgifter. Fastighetskontoret bedömer därför att det i dagsläget är svårt att förutsätta ett ekonomiskt överskott för delområdet.

Fastighetskontoret vill framföra att tre grundförutsättningar gäller för att ett planprogram ska kunna anses vara genomförbart:

1. att planprogrammet är utformat på ett sådant sätt att en överenskommelse om planprogrammets innehåll, omfattning och utformning, kan träffas mellan stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling. Idag är parterna inte överens.
2. att eventuella risker med en utbyggnad i älven säkerställs mot bakgrund av erfarenheterna från utbyggnaden av halvön på Masthuggskajen. Dessa ska ligga till grund för lämplighetsbedömningen av en eventuell utbyggnad i älven. Det innebär att planprogrammet behöver avvakta Masthuggskajens utbyggnad.
3. att en inriktning för framtagnet har en tydlig utgångspunkt i en ekonomi i balans samt genomförbarhet av planprogrammet.

#### **Delområde: Gullbergsvass**

Fastighetskontoret rekommenderar att en exploatering av Gullbergsvass genomförs efter 2040. Arbetet med att utreda planeringsförutsättningar pågår. Kontoret bedömer att det är rimligt att ställa kravet att en framtida utveckling av Gullbergsvass är förenat med ett krav att exploateringen kan redovisa en ekonomi i balans. Som ett alternativ till detta kan kommunfullmäktige överväga att fastställa ett avkastningskrav på en utveckling av området.

Fastighetskontoret rekommenderar att gränsdragningen mellan Centralenområdet och Gullbergsvass ses över för att bidra till en bättre stadsutveckling som helhet, bland annat mot bakgrund av behovet av kommunal service i centrala staden.

#### **Delområde: Ringön**

Fastighetskontoret rekommenderar att en exploatering av Ringön genomförs efter 2045 i enlighet med tidigare inriktning. Kontoret bedömer att det är rimligt att ställa kravet att en framtida utveckling av Ringön är förenat med ett krav att exploateringen kan redovisa en ekonomi i balans. Som ett alternativ till detta kan kommunfullmäktige överväga att fastställa ett avkastningskrav på en utveckling av området.

## Fastighetskontorets rekommendation

Utifrån redogörelsen ovan av möjliga åtgärdsalternativ för respektive delområde har fastighetskontoret sammanställt dessa i tabellen nedan.

Fastighetskontoret bedömer att förutsättningarna för att förbättra Älvstadens exploateringsekonomi i huvudsak är beroende av principiella ställningstaganden av olika karaktär för Skeppsbron, Frihamnen och Backaplan enligt nedan.

- Inriktningen för planeringen och exploateringen av Skeppsbron får ett stort genomslag för Älvstadens ekonomi i sin helhet. Fastighetskontoret bedömer att det saknas förutsättningar för projekt inom övriga Älvstaden att kompensera för ett underskott enligt tidigare utredningsförslag för Skeppsbron. Med hänvisning till uppdraget bedömer fastighetskontoret att det kvarstående alternativet är att det tas fram en ny detaljplan för Skeppsbron med utgångspunkt i en ekonomi i balans.
- Fastighetskontoret bedömer att fördelningen av upplåtelseformer i Frihamnen utgör den enskilt största påverkansfaktorn för exploateringsekonomi för Frihamnens inre delar.
- Kontoret bedömer att ett aktivt politiskt ställningstagande kring tomträttsupplåtelseerna i delområdet Backaplan är nödvändigt för att förbättra exploateringsekonomi i såväl Backaplan som för Älvstaden i sin helhet.

Utöver ovanstående har fastighetskontoret identifierat nödvändiga åtgärder som, enligt fastighetskontoret, sammantaget är nödvändiga för att uppnå en ekonomi i balans för Älvstaden. Kontorets bedömning är att de förslag till åtgärder som presenteras i detta tjänsteutlåtande inte har väsentliga negativa sociala eller ekologiska konsekvenser i jämförelse med Färdplanen version 2020–2021. Fastighetskontoret vill understryka att det naturligtvis är möjligt för politiken att fritt kombinera åtgärdsalternativ utifrån respektive delområde.

| Belopp i mkr                 |                                       |                                         | Fastighetskontorets rekommendation |        |      |      |      |   |
|------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------|--------|------|------|------|---|
| Delområde                    | Utgångsläge,<br>Färdplan<br>2020-2021 | Utgångsläge,<br>fastighets-<br>kontoret | 1                                  | 2      | 3    | 4    | 5    | 6 |
| Masthuggskajen, etapp 1      | -160                                  | -300                                    | -300                               | -330   | -    | -    | -    | - |
| Skeppsbron                   | -1 400                                | -1 295                                  | -1 080                             | -1 015 | -785 | -835 | -545 | 0 |
| Centralenområdet             | 120                                   | 120                                     | 120                                | -      | -    | -    | -    | - |
| Frihamnen, inre delarna      | -570                                  | -325                                    | -255                               | -75    | 195  | -    | -    | - |
| Backaplan                    | -240                                  | -240                                    | -240                               | 140    | -    | -    | -    | - |
| Lindholmen                   | 0                                     | -135                                    | 0                                  | 0      | -    | -    | -    | - |
| Exploateringsnetto Älvstaden | -2 250                                | -2 175                                  | -145                               |        |      |      |      |   |
|                              |                                       |                                         |                                    |        |      |      |      |   |
| Masthuggskajen, etapp 2      | Avvakta exploatering                  |                                         |                                    |        |      |      |      |   |
| Gullbergsvass                |                                       |                                         |                                    |        |      |      |      |   |
| Frihamnen, yttre delarna     |                                       |                                         |                                    |        |      |      |      |   |
| Ringön                       |                                       |                                         |                                    |        |      |      |      |   |

Figur: Fastighetskontorets rekommenderade åtgärd för respektive delområde är färgmarkerad.

Utifrån uppdraget att redovisa åtgärder som bidrar till en ekonomi i balans för Älvstaden är fastighetskontorets rekommendation, som framgår av färgmarkerade åtgärder enligt tabellen ovan, att:

- Genomföra detaljplanen för Masthuggskajen etapp 1 enligt plan och fastställ en ny ekonomisk ram på -330 mkr för genomförandet,
- Ta fram en ny detaljplan för Skeppsbron med ökad exploatering och tydligt fokus på ekonomi i balans och genomförbarhet. Fastställ ett inriktningsbeslut för en ekonomi i balans.
- Utveckla Frihamnens inre delar med fördelningen 60/40 BR/HR samt en enklare konstruktion för sociodukten. Fastställ ett inriktningsbeslut för en ekonomi i balans.
- Genomföra Backaplan enligt plan samt ta aktivt ställningstagande för uppsägning av tomträttsavtal för tomträtter inom ramavtalsområdet och Väster om Kvillebäcken.
- Genomföra Centralenområdet med inriktningsbeslut om ett överskott på minst 120 mkr.
- Genomföra pågående detaljplaneprojekt på Lindholmen och ta fram ett planprogram för området med utgångspunkt i de grundförutsättningar som anges under avsnittet *Delområde: Lindholmen*. Fastställ ett inriktningsbeslut om minst en ekonomi i balans.

Martin Öbo  
Fastighetsdirektör

Peter Kim  
Avdelningschef

Karin Frykberg  
Avdelningschef

Elisabet Gondinger  
Avdelningschef

Lena Thylén  
Ekonomichef

## Älvstaden



Översiktbild Älvstadens delområden

- Södra Älvstranden (Masthugget samt Skeppsbron)
- Centralenområdet
- Gullbergsvass
- Lindholmen
- Frihamnen
- Backaplan
- Ringön

## Södra Älvstranden



### FAKTA Sa Älvstranden totalt

Ca 80 % kommunalt markägande

varav Skeppsbron 83%

varav Masthuggskajen 80%

Bruttoarea: 0,5 km<sup>2</sup>

Tillkommande exploatering: 725 000 m<sup>2</sup> BTA

Skeppsbron: ca 75 00 m<sup>2</sup> BTA

Masthuggskajen etapp 1: ca 320 000 m<sup>2</sup> BTA

Masthuggskajen etapp 2: ca 330 000 m<sup>2</sup> BTA

Bostäder idag: få

Tillkommande bostäder: ca 3 750

varav Skeppsbron: ca 450

varav Masthuggskajen etapp 1: ca 1 300

varav Masthuggskajen etapp 2: ca 2 000

Arbetsplatser idag: ingen uppgift

Tillkommande arbetsplatser inkl. hotell: ca 9 000

varav Skeppsbron: ca 450

Varav Masthuggskajen etapp 1: ca 1 300

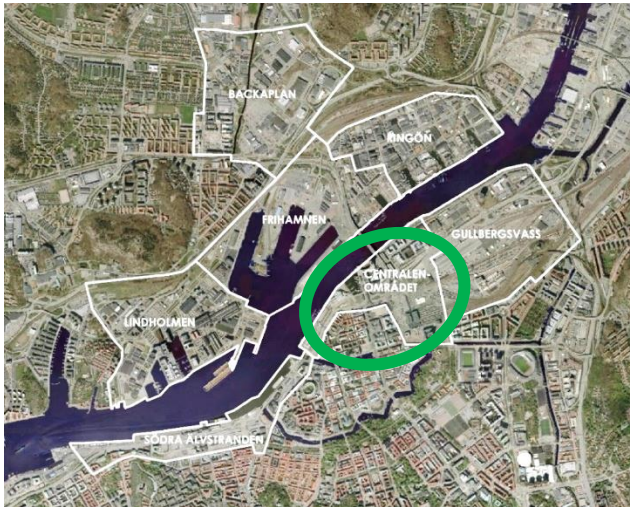
Detaljplanegränser Masthuggskajen etapp 1



Detaljplanegränser Skeppsbron etapp2



## Centralenområdet



### FAKTA

Ca 75% kommunalt markägande

Bruttoarea: 500 000 m

Utvecklingsbar area: 365 000 m<sup>2</sup>

Tillkommande exploatering: 800 000 m<sup>2</sup> BTA

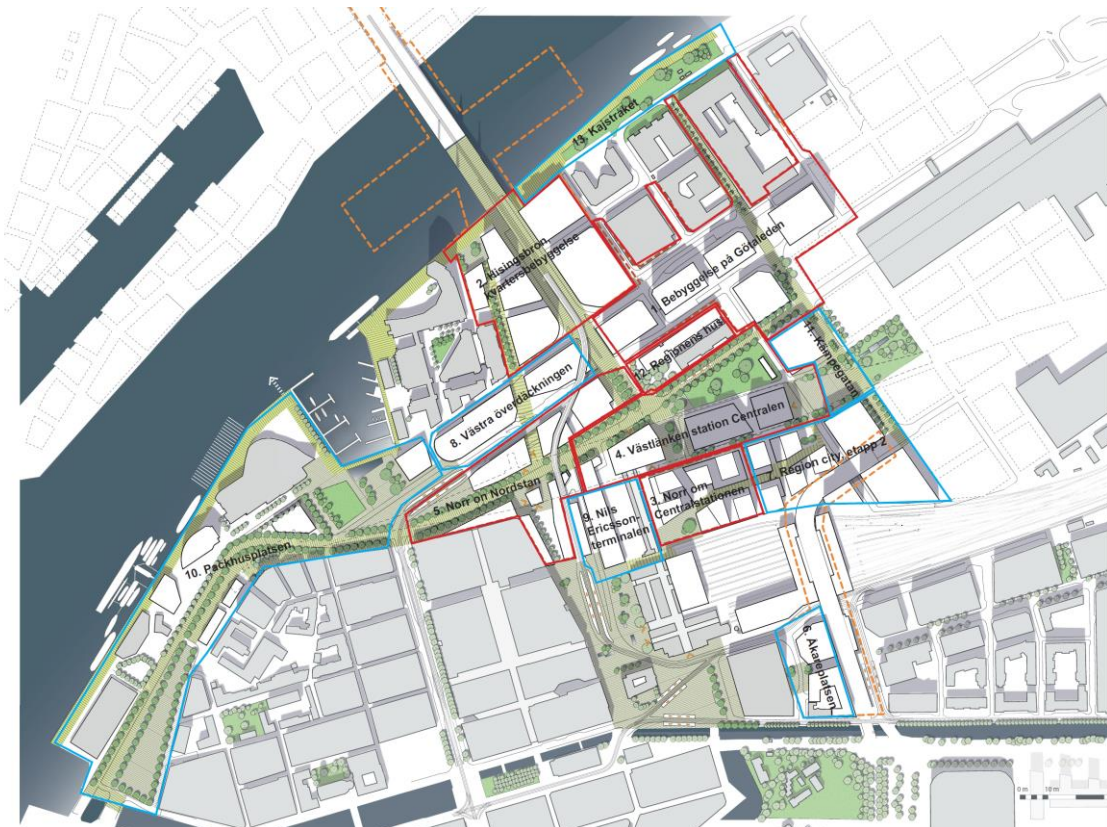
Bostäder idag: få

Tillkommande bostäder: ca 2 000

Arbetsplatser idag: ca 10 000

Tillkommande arbetsplatser: 19 000

## Detaljplanegränser



## Gullbergsvass



### FAKTA

Ca 30% kommunalt markägande

Bruttoarea: 0,9 km<sup>2</sup>

Utvecklingsbar area: 0,6 km<sup>2</sup>

Tillkommande exploatering: 1 500 000 m<sup>2</sup> BTA

Bostäder idag: få

Tillkommande bostäder: ca 10 000

Arbetsplatser idag: ca 5 500

Tillkommande arbetsplatser: 20 000

## Lindholmen



### FAKTA

Ca 80% kommunalt markägande

Bruttoarea: 0,9km<sup>2</sup>

Utvecklingsbar area: 480 000 m<sup>2</sup> BTA

Tillkommande exploatering:

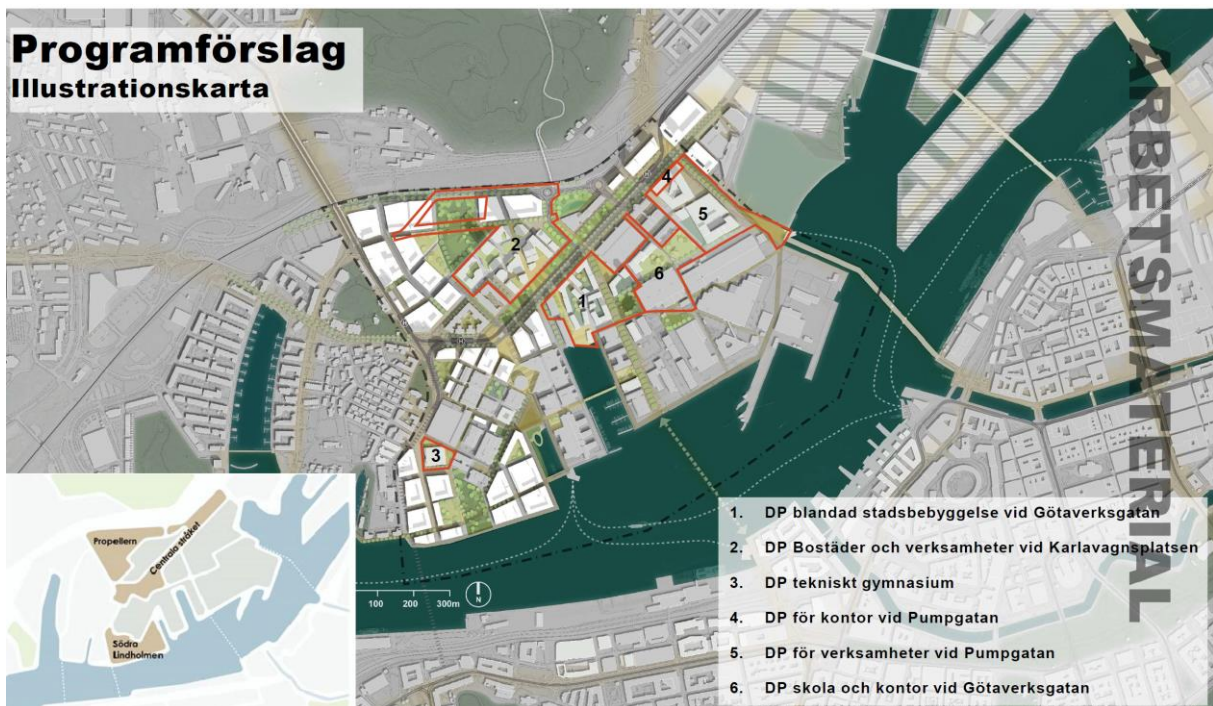
Bostäder idag: ca 700

Tillkommande bostäder: ca 2 700 + 2 500

Arbetsplatser idag: ca 16 000

Tillkommande arbetsplatser: 12 000 + 10 000

## Planprogramsförslag



## Frihamnen



### FAKTA

Ca 100% kommunalt markägande

Bruttoarea: 1 km<sup>2</sup>

Tillkommande exploatering: 1 500 000 m<sup>2</sup> BTA

DP 1: ca 300 000 m<sup>2</sup> BTA

DP 2: ca 330 000 m<sup>2</sup> BTA

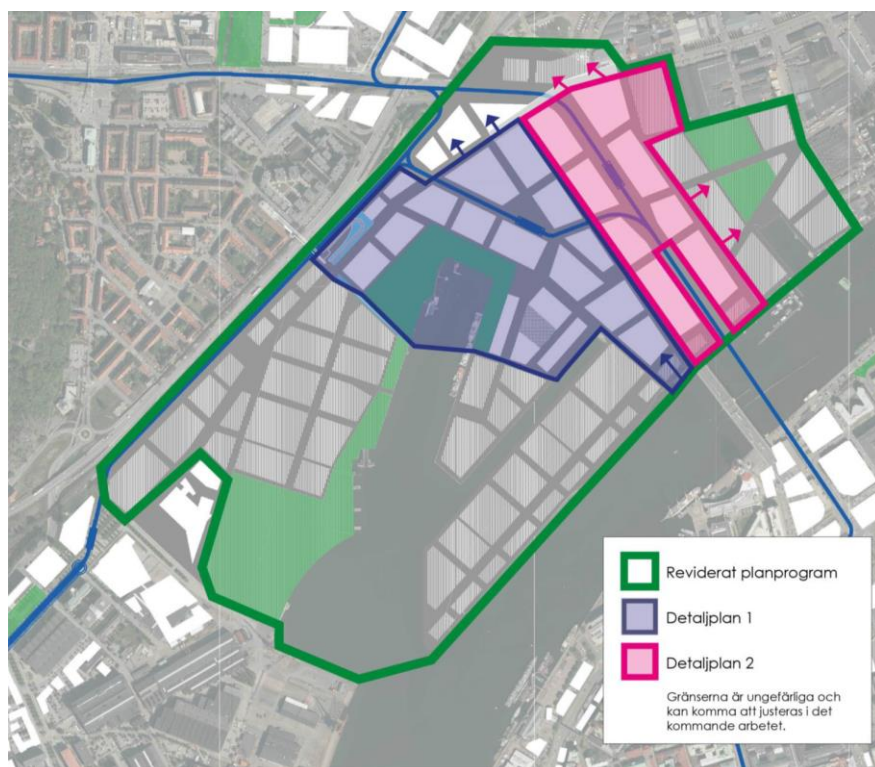
Bostäder idag: få

Tillkommande bostäder: ca 10 000

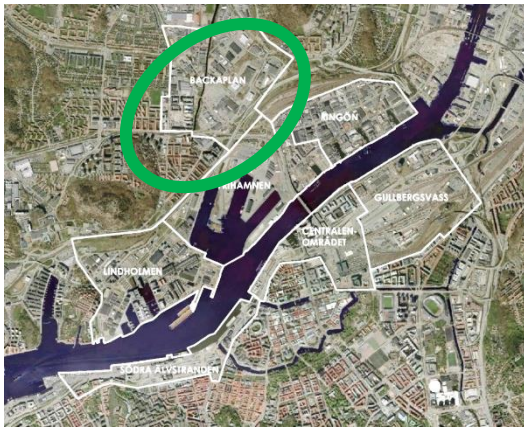
Arbetsplatser idag: ca 400

Tillkommande arbetsplatser: 17 000

## Program-och detaljplanegränser



## Backaplan



### FAKTA

Bruttoarea: 1 km<sup>2</sup>

Total tillkommande BTA:  
ca 1 500 000 BTA (exkl. Östra Kvillebäcken)

Tillkommande bostäder:

Östra Kvillebäcken: tillskott på ca 2 000 bostäder.

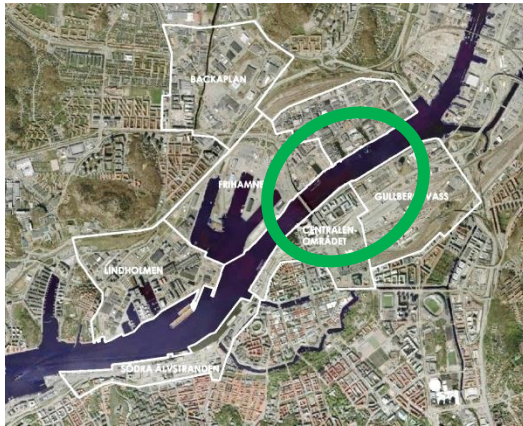
Inom planprogrammet 7000 bostäder (i planprogram ingår ej Östra Kvillebäcken)

Tillkommande arbetsplatser: ca 500 i Östra Kvillebäcken.  
I planprogrammet ca 505 000 kvm BTA verksamheter, inkl. handel. Ca 10–15 000 arbetsplatser

## Delområdeskarta



## Ringön



### FAKTA

Ca 89,9% kommunalt markägande

Bruttoarea: 1 km<sup>2</sup>

Bostäder idag: få

Arbetsplatser idag: ca 400

## Bilaga 5 - Innehållsförteckning

Ekonomisk åtgärdsplan Älvstaden

### Innehåll

---

| Avsnitt                                                | Sida |
|--------------------------------------------------------|------|
| Sammanfattning                                         | 1    |
| Ekonomiskt perspektiv                                  | 1    |
| Socialt perspektiv                                     | 2    |
| Ekologiskt perspektiv                                  | 3    |
| Bilagor                                                | 3    |
| Ärendet                                                | 4    |
| Beskrivning av ärendet                                 | 4    |
| Förvaltningens överväganden                            | 4    |
| Förutsättningar för uppdraget                          | 4    |
| Metod och systematik för fastighetskontorets arbete    | 9    |
| Övergripande åtgärdsförslag för Älvstaden              | 10   |
| Delområde: Södra Älvstranden - Masthuggskajen etapp 1  | 13   |
| Delområde: Södra Älvstranden - Masthuggskajen, etapp 2 | 16   |
| Delområde: Södra Älvstranden - Skeppsbron              | 16   |
| Delområde: Centralenområdet                            | 22   |
| Delområde: Frihamnen                                   | 24   |
| Delområde: Backaplan                                   | 27   |
| Delområde: Lindholmen                                  | 30   |
| Delområde: Gullbergsvass                               | 33   |
| Delområde: Ringön                                      | 33   |
| Fastighetskontorets rekommendation                     | 34   |

# 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 kommunal teknisk 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 .....                | 31        |
| 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 .....                                                     | 40        |
| 5.2 Frihamnen .....                                                      | 44        |
| 5.3 Backaplan.....                                                       | 48        |
| 5.4 Ringön .....                                                         | 51        |
| 5.5 Centralenområdet.....                                                | 53        |
| 5.6 Gullbergsvass.....                                                   | 57        |
| 5.7 Södra Älvstranden .....                                              | 59        |
| 5.8 Behov av beslut.....                                                 | 64        |
| <b>6 Begrepp och definitioner Färdplan Älvstaden.....</b>                | <b>65</b> |

# Sammanfattning

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

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

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

Kapitlet *Övergripande genomförandefrågor* beskriver 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, beroenden, hållbarhet och kvalitet, näringslivsutveckling, tidplaner och exploateringsekonomi. Nytt i årets version av Färdplanen är en utvecklad beskrivning av delområdenas ekonomiska utmaningar och möjligheter. Kapitlet avslutas med de behov av politiska beslut som Älvstaden har, nedbrutet årsvis, för att klara beskrivna volymer.

# 1 Inledning

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

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

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

## 1.1 Syfte

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

## 1.2 Avgränsning

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

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

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

## 2 Nulägesbeskrivning

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

### 2.1 Omvärlden

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

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

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 lokalk marknadsorienterade 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.

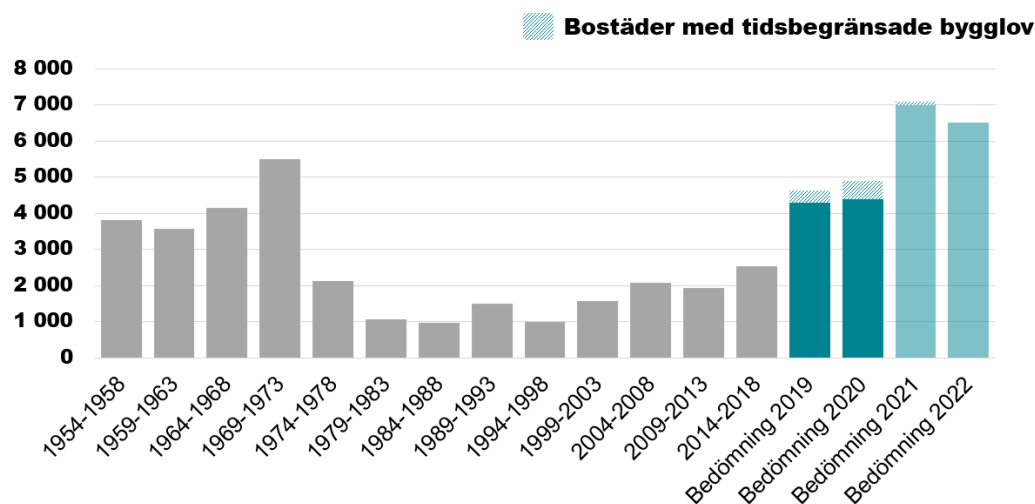
## 2.3 Göteborgs Stad

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 påverkar genomförandet av Älvstaden.

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

### 2.3.1 Bedömning av bostadsbyggandet i Göteborg 2019–2022

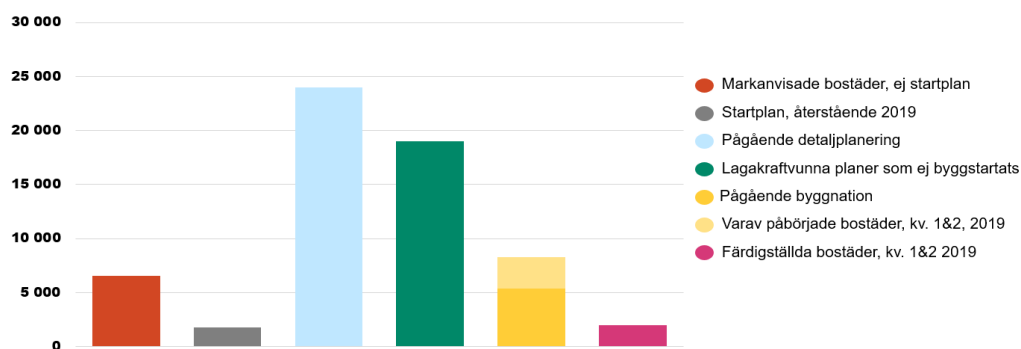
Antalet färdigställda bostäder i Göteborg under 2019 bedöms uppgå till cirka 4 300 och under 2020 till cirka 4 400, exklusive bostäder med tidsbegränsade bygglov. Det finns planmässiga förutsättningar för byggandet av cirka 20 000 bostäder under perioden 2019 till 2022. Även i ett längre tidsperspektiv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



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

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

### Bostäder i olika skeden (augusti 2019)



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

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

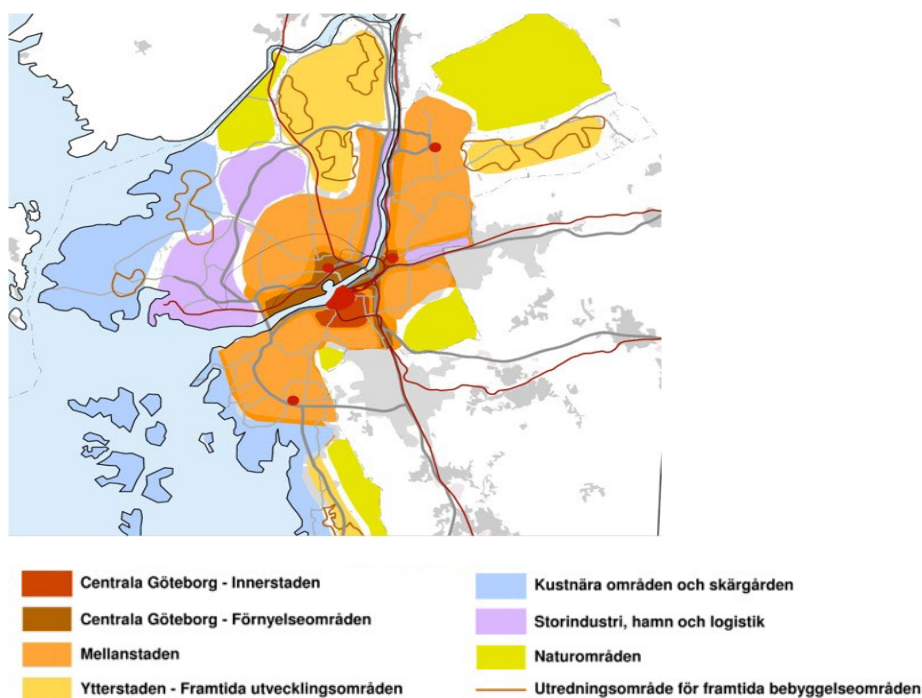
## 2.3.2 Svag ökning i vakansgraden på kontor

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

god tillgång till service, det vill säga lägen som till stora delar ingår i Älvstaden. Under första halvan av 2019 har drygt 50 000 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, innebär problem för expanderande företag som blir tvungna att söka sig till andra lokaliseringar då det inte finns lokaler att expandera till i närområdet.

På längre sikt och under antagandet att kontorssysselsättningen växer trendmässigt i samma utsträckning som tidigare skulle det innebära en sysselsättningstillväxt i regionen på 3 300 personer årligen, vilket motsvarar en tillväxt på 80 000 personer fram till år 2040. Med åtgångstal på cirka 18 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 övergripande arbete med en fördjupad översiktsplan (FÖP) för centrala staden som kommer att påverka Älvstaden, eftersom den omfattar ett geografiskt område varav Älvstaden utgör en betydande del. Påverkan på Älvstadens utveckling omfattar bland annat att FÖP centrala staden lyfter lämpliga platser för kopplingar över älven, hur kollektivtrafikstråk kan utvecklas och annan trafikinfrastruktur såsom Lundbyledens utveckling.

## 2.4.1 Beslut under 2019

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

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

Figur 5 Tagna beslut 2019

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

Figur 6 Beslut som flyttats fram från 2019

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

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

## 3 Ekonomi

### 3.1 Stadens finansiella förutsättningar och mål

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

#### *Finansiell inriktning kommunkoncernen*

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

#### *Finansiella inriktningar kommunen*

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

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

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

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

## 3.2 Finansiell inriktning för Älvstaden

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

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

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

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

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

Finansiella principer att avväga och analysera exploateringsprojektet utifrån:

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

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

### 3.3 Investeringsvolymen för exploateringsverksamheten

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

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

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

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

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

#### 3.3.1 Exploateringsinkomster och exploateringsgrad

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

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

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

### 3.3.2 Exploateringsutgifter

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

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

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

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

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

### 3.3.3 Översiktlig bedömning av kommunens exploateringsåtagande

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

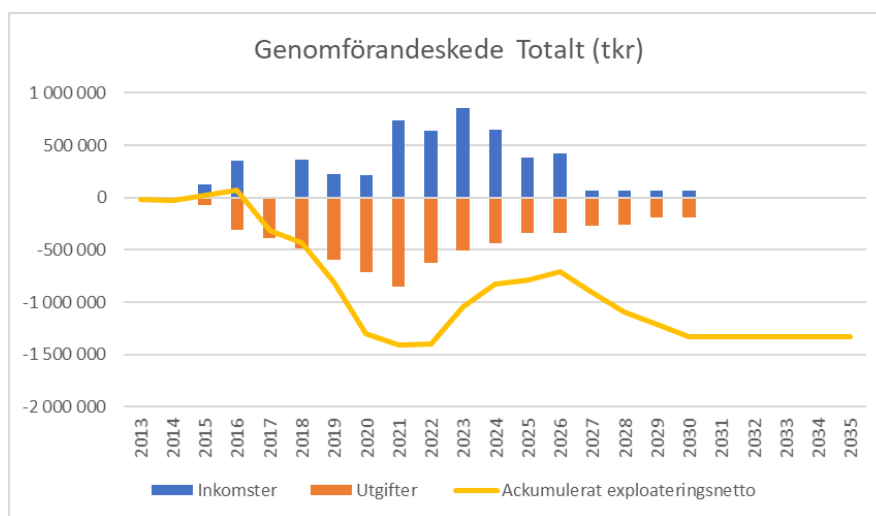
Den aggregerade exploateringsvolymen i tabellerna nedan ger en indikation på det totala exploateringsåtagandet inom Älvstaden fördelat på skedena: tidig planering, detaljplan/planprogram samt genomförande. Den ekonomiska lägesbeskrivningen för respektive delområde redovisas under respektive delområde 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 tidig uppskattad ekonomisk bedömning görs också på de initiativ som befinner sig i ett tidigt idéstadium, tidiga skeden.

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



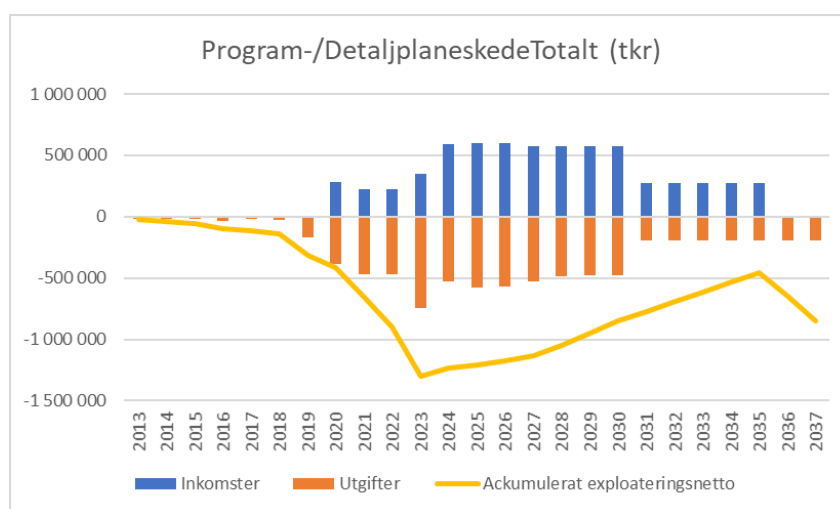
Figur 7 Diagram exploateringsvolymerna i genomförandeskede

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

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

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

### 3.3.3.2 Exploateringsvolym i detaljplaneskede/planprogramskede



Figur 8 Diagram exploateringsvolym i detaljplaneskede/planprogramskede

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

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

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

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

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

### 3.3.3.3 Tidiga skeden

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

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

Figur 9 Tabell över exploateringsvolymerna i tidiga skeden

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

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

### 3.3.3.4 Samlade exploateringsvolymerna

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

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

Figur 10 Tabell över aggregerade exploateringsvolym

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

### 3.4 Investeringsvolym för övergripande kommunal teknisk infrastruktur

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

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

Tidplaner och 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 befintliga 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 volym från de investierande nämndernas långsiktiga investeringsplaner och i dialog med nämnderna utifrån behov som är identifierade. Inom parentes redovisas i vilken prisliv som volymerna presenteras, baserat på eventuella avtal och överenskommelser. Beloppen är avrundade och i delar grova bedömningar för att i första hand spegla storleksordningen

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

| Objekt (mnkr)                                                            | Tid       | Investeringsvolym | Stadens åtagande |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------------|------------------|
| <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                                                     | 2027–2031 | 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 Brantingsgatan (spår- och väg)                                   | 2020–2035 | 1 500 (löpande)   | 1 500 (löpande)  |
| <b>Kajanläggningar (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 11 Tabell över övergripande investeringsvolym för större infrastrukturprojekt och stadens ekonomiska åtagande för respektive åtgärd (vid extern finansiering från stat och region)

Även om infrastrukturprojekten inte ingår inom ramen för 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 redovisade åtgärder bör hanteras inom ramen för exploateringsverksamheten. Det avser bland annat exploateringen av Frihamnen och Backaplan som båda påverkar gatu- och spårutbyggnad utmed Hjalmar Brantingsgatan, där det krävs fortsatt arbete för att säkerställa rätt investeringsvolym och rätt fördelning av de kostnader som uppstår.

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

#### 3.4.1.1 Infrastrukturåtaganden under mark och klimatanpassning

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

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

### 3.5 Investeringsvolymen för kommunal service

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

#### 3.5.1 Det prognostiserade behovet av kommunal service

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

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

|                         | -2026               |                                 | -2035               |                                 |
|-------------------------|---------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------------------|
| (mnkr)<br>Anläggning    | Antal<br>(avrundat) | Investeringsvolym<br>(avrundat) | Antal<br>(avrundat) | Investeringsvolym<br>(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 12 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 (bostäder med särskild service) bedöms att hanteras genom extern inhyrning.

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

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

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

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

### 3.5.2 Ytterligare behov av serviceanläggningar

Utöver den beskrivna kommunala servicen finns en rad ytterligare behov av serviceanläggningar som ännu inte beskrivits eller beräknats ekonomiskt. Det gäller bland annat is- och simhallar, lokaler för kulturaktiviteter eller andra mötesplatser som familjecentraler och föreningslokaler. Lokalbehov, som i ett första skede kräver att ytor tillgängliggörs i detaljplaneringen eller genom att överenskommelser tecknas med privata byggherrar avseende tillgång på 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 omhänderta ytmässigt i den kommande detaljplanehanteringen.

## 3.6 Driftkostnadseffekter

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

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

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

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

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

| Driftkonsekvenser (mnkr)                             | 2020–2025  | 2025–2030  | 2030–2035  |
|------------------------------------------------------|------------|------------|------------|
| <b>Kapitalkostnader tillkommande anläggningar</b>    | <b>250</b> | <b>150</b> | <b>150</b> |
| Övergripande infrastruktur                           | 200        | 100        | 100        |
| Utbyggnad av allmän plats                            | 50         | 50         | 50         |
| <b>Drift och Underhåll 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 13 Tabellen visar en översiktlig bedömning av driftkostnadseffekter som följd av planerade och behovsbedömda investeringsvolymerna.

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

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

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

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

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

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

## 3.7 Övergripande osäkerheter och risker

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

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

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

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

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

### 3.7.1 Risk- och osäkerhetshantering

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

## 4 Övergripande genomförandefrågor

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

### 4.1 Utbyggnad

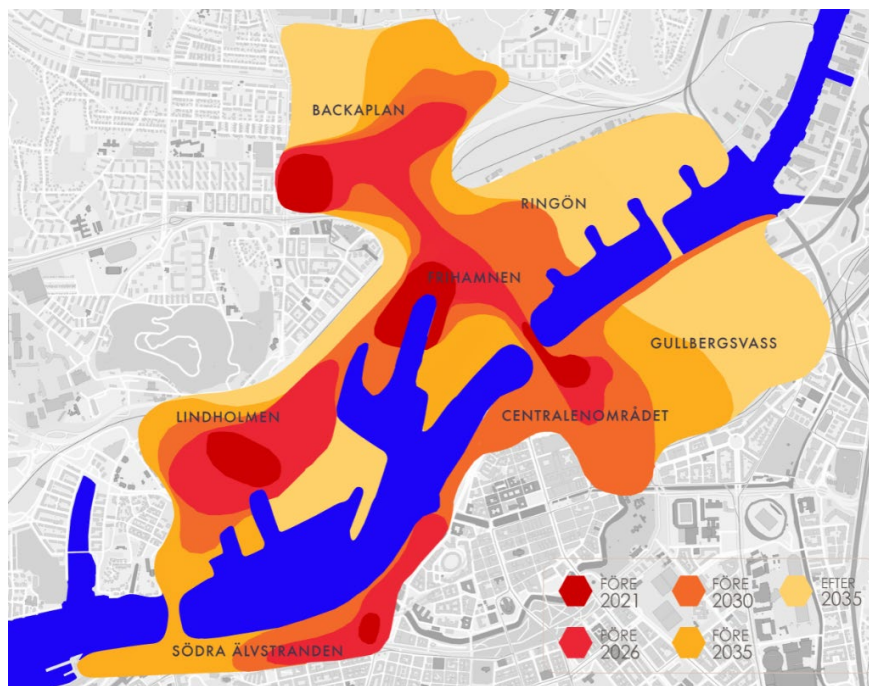
Inför framtagandet av årets version av Färdplan Älvstaden har kommunstyrelsen fått två uppdrag av kommunfullmäktige (KF 2019-04-24 § 22) som redovisas i detta kapitel då uppdragen hör samman och tydliggörs jämte varandra. Dessa beslut är i punkten 3; att kommunstyrelsen får i uppdrag att, tillsammans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

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

#### 4.1.1 Översiktlig utbyggnadsordning för Älvstaden

Det finns en i visionen 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 Vision Älvstaden förutsätter.



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

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

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

#### 4.1.2 Projekt Historisk Stadsplaneanalys

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

### 4.1.3 Stadens arbetssätt vid utveckling av markvärden

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

#### 4.1.3.1 Älvstranden Utveckling AB

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

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

#### 4.1.3.2 Fastighetskontoret

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

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

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

#### **4.1.3.3 Platsbyggnad som metod för tidig utbyggnad**

Platsbyggnad redovisas här då det är en metod för tidig utbyggnad som strategisk insats och används inom Älvstaden. Arbetsmetoden är utvecklad genom stadsbyggnadskontoret och Älvstranden Utveckling AB används sedan 2013. Metoden är en för Vision Älvstaden specifik metod. Den syftar till att öka kvaliteten i planeringen, stärka markvärdet, öka attraktiviteten samt bidrar genom tidiga strategiska insatser till kvalitativa och inkluderande stadsmiljöer och ökat medborgarengagemang. Metoden används då staden har ett ansvar att skapa processer som bygger på värdeskapande insatser för markutveckling. Bred samverkan, kreativa och 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 i kommande tabeller. Inför år 2035 kan Älvstaden ge ett tillskott av 25 000 lägenheter och 50 000 arbetsplatser. I dessa siffror är inte Gullbergsvass och Ringön medräknade, eftersom dessa områden huvudsakligen planeras för utbyggnad efter år 2035.

#### 4.1.5 Tillkommande utbyggnadsvolymer till och med 2021

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

- Frihamnen 800 små temporära bostäder

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

Figur 15 Tabellvärdena är en prognos.

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

#### 4.1.6 Tillkommande utbyggnadsvolymer till och med 2026

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

- Frihamnen 800 små temporära bostäder

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

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

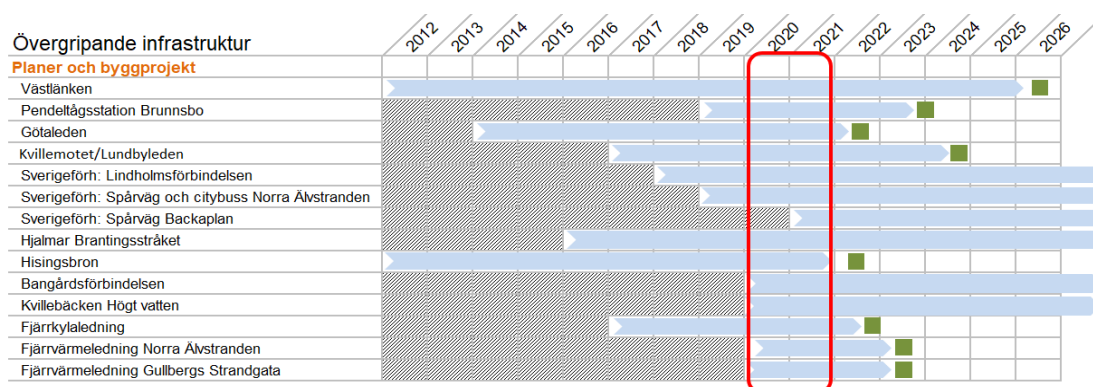
Figur 16 Tabellvärdena är en prognos.

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

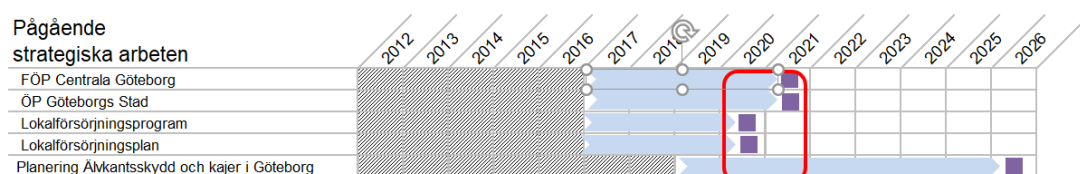
## 4.2 Beroenden och samband med övrig stadsutveckling

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

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



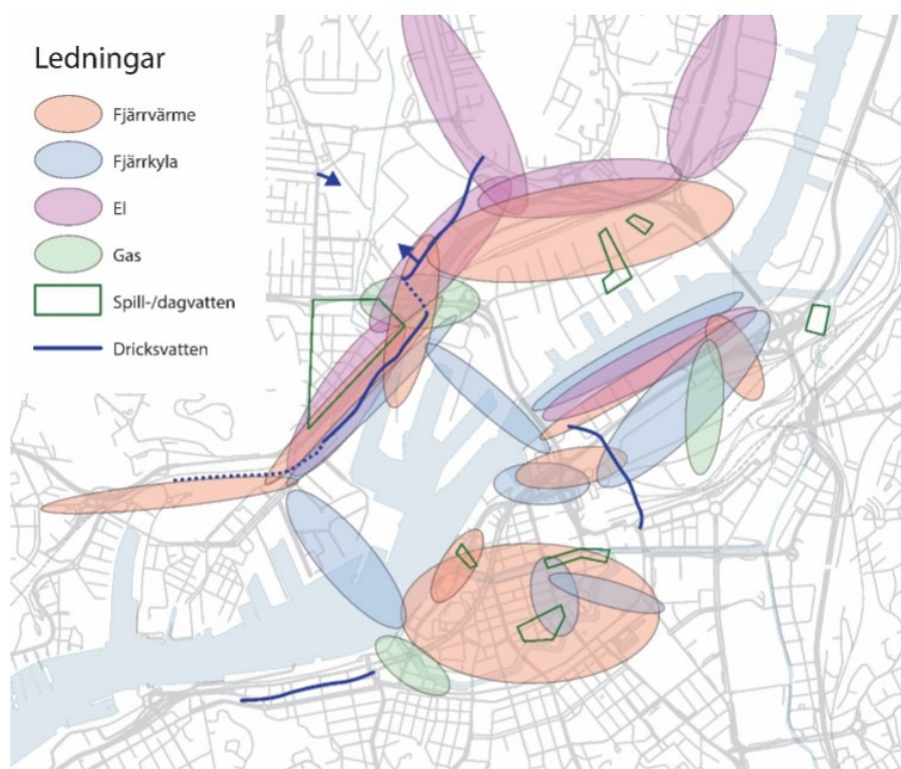
Figur 17 Tabell tidplan för projekt som är inbördes beroende



Figur 18 Tabell tidplan för pågående strategiska arbeten som skapar beroenden

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

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



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

#### 4.2.1 Beskrivning av övergripande beroenden

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

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

#### 4.2.2 Möjlig överetablering av kontor

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

### 4.3 Social infrastruktur

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.3.1 Nyckeltal för att identifiera behov av förskola och grundskola

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

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

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

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

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

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

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

## 4.4 Stadsutveckling under mark

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

### 4.4.1 Planering i tidiga skeden

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

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

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

#### 4.4.2 Påverkan på stadsutveckling ovan mark

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

### 4.5 Klimatanpassning

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

#### 4.5.1 Översvämningsrisker

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

##### 4.5.1.1 Älvkantsskydd

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

En huvudmannagrupp bildades på uppdrag av kommunstyrelsen i juni 2019 med uppgiften att samordna och övergripande planera genomförande av älvkantskyddet. I nuläget arbetar gruppen med att ta fram finansieringsmodeller, utbyggnadsplan, budgetförutsättningar samt stadens syn på fastighetsägarrollen. Arbetsinriktningarna återspeglar de primära utmaningarna med genomförandet av älvkantskyddet. Trafiknämnden ska enligt reglementet bidra i planeringen för stadens långsiktiga och ändamålsenliga älvkantskydd och nämnden bär stadens ansvar för genomförande och förvaltning av 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. Översvämningrisker kräver samordning mellan älvkantskydd och skyfallshantering. Vattnet från skyfall behöver nå älven när älvkantskyddet är på plats genom att pumpa vattnet.

#### **4.5.1.2 Skyfalls- och dagvattenhantering**

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

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

#### **4.5.1.3 Utmaningar**

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

## **4.6 Risk**

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

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

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

#### *Resurs- och kompetensbrist*

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

#### *Finansiella risker*

Konjunkturen, stigande byggkostnader, inbromsad fastighetsmarknad och så vidare.

#### *Miljörisker*

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

#### *Kvalitetsrisker*

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

#### *Bristande styrning och ledning*

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

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

## 4.7 Organisation

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

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

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

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

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

## 5 Älvstadens sju geografiska områden

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



Figur 20 Älvstaden sju delområden.

Totalt omfattar Älvstaden 400 hektar exploaterbar yta. Målbilden för Älvstaden är 25 000 bostäder och 50 000 arbetsplatser 2012–2035. Med utgångspunkt i Vision Älvstadens målformuleringar uppskattas exploateringen i Älvstaden totalt innebära en tillkommande byggd area om 5 miljoner 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 cirka 2 700 bostäder och cirka 12 000 arbetsplatser stå klara inom Karlavagnsplatsen, Lindholmshamnen, Pumpgatan samt ett antal mindre kontorsetableringar. År 2020 kommer ett gymnasium för cirka 1000 elever att stå klart. Därutöver planeras för exempelvis parker, förskolor, äldreboende, grundskola samt idrottshall för cirka 700 elever.

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

### Förslag till utbyggnadsordning

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

### Lindholmen i siffror

|                                           |                            |
|-------------------------------------------|----------------------------|
| Bruttoarea                                | 0,9 km <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 fler boende och verksamheter som stödjer en allt mer stadsmässig karaktär. I projekt Lindholmshamnen har förskolan och den provisoriska parken öppnat, vilket är ett viktigt steg för att underlätta vardagslivet. Här ges också möjlighet att testa och studera skyfallshantering och öppna dagvattenlösningar som andra delområden kan dra nytta av.

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

### 5.1.2 Beroenden Lindholmen

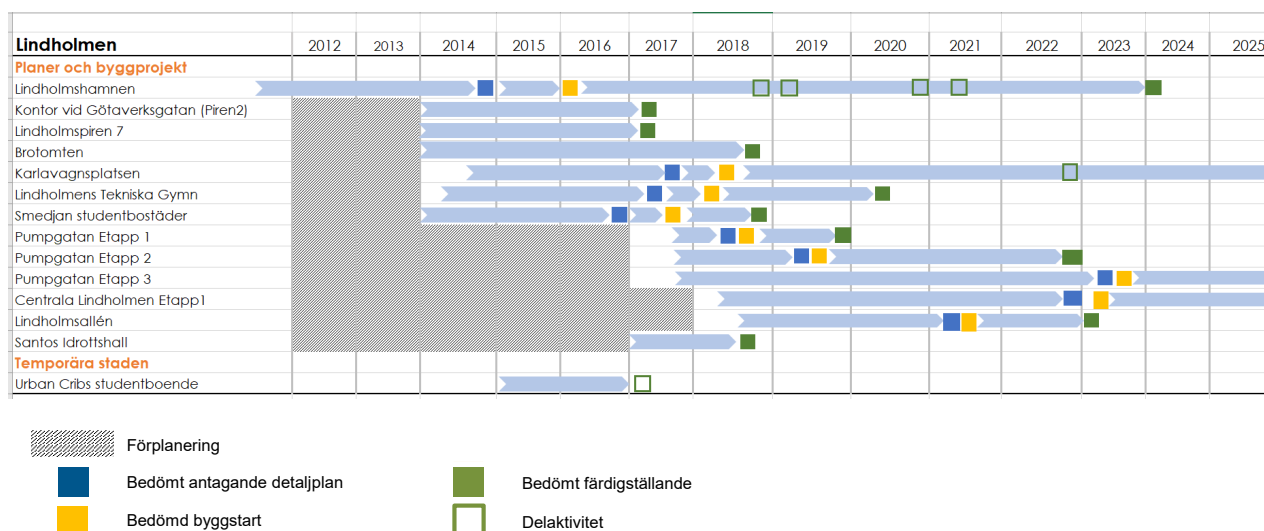
- Inom Lindholmen pågår flera stora förstudie-, planerings-, och bygg- och infrastrukturprojekt samtidigt. Exempel på det är Karlavagnsplatsen, Lindholmshamnen, Pumpgatan, Lindholmsallén med ny spårväg och centrala Lindholmen. Det är komplext och komplicerat – något som därför kräver omfattande samverkan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

### 5.1.3 Näringslivsutveckling för Lindholmen

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

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

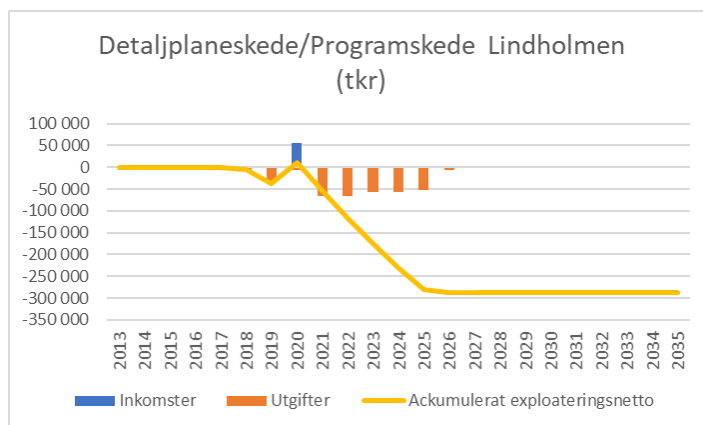
### 5.1.4 Tidplan Lindholmen



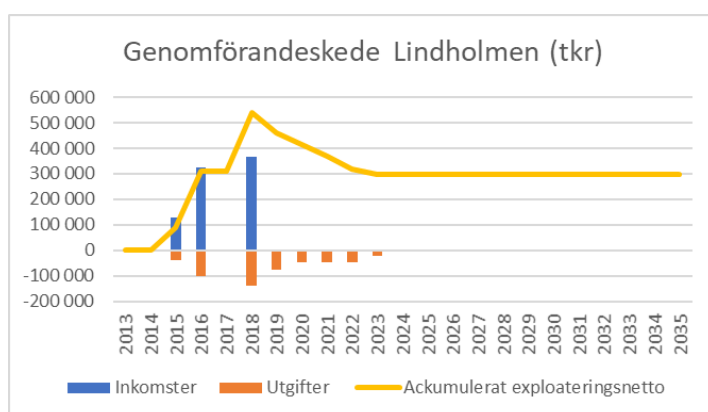
Figur 21 Tidplan Lindholmen visar förändringar jämfört med färdplan version 2019. Det är att Lindholmshamnens sista delprojekt har flyttats fram i tid på grund av ändrade förutsättningar och inflyttningen i Karlatornet är ca ett år försenat efter att byggnationen gjort en paus under 2019. Pumpgatan etapp 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 Exploateringsvolymer Lindholmen

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



Figur 22 Grafen avser etapperna; Pumpgatan 3.



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

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

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

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

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

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

## 5.2 Frihamnen

Frihamnen ska enligt Vision Älvstaden utvecklas till en tät innerstad vid älven, med en blandning av bostäder, service, kontor och handel. En första etapp har markanvisats och ett konsortium med de markanvisade byggherrarna har bildats. På sikt räknar delområdet med en utbyggnadstakt av i genomsnitt ca 300 bostäder och ca 10 000 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 och fortsatt process sammanfattas i ”Planeringsförutsättningar Frihamnen 2019”. Den fortsatta processen innebär en uppdatering av tidigare planprogram inklusive en ekonomisk förstudie (EFS) med ytterligare fördjupning av ekonomi och genomförandefrågor, risk, buller, älvkantsskydd mm. Utvecklingen av Frihamnen startar med de inre delarna (etapp 1, 2 och Ringön) och avvaktar med de yttre delarna som omfattar de mer svårhanterade pirarna och vattenrummen.

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

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

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

### Frihamnen i siffror

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

## 5.2.1 Hållbarhet och kvalitet i Frihamnen

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

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

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

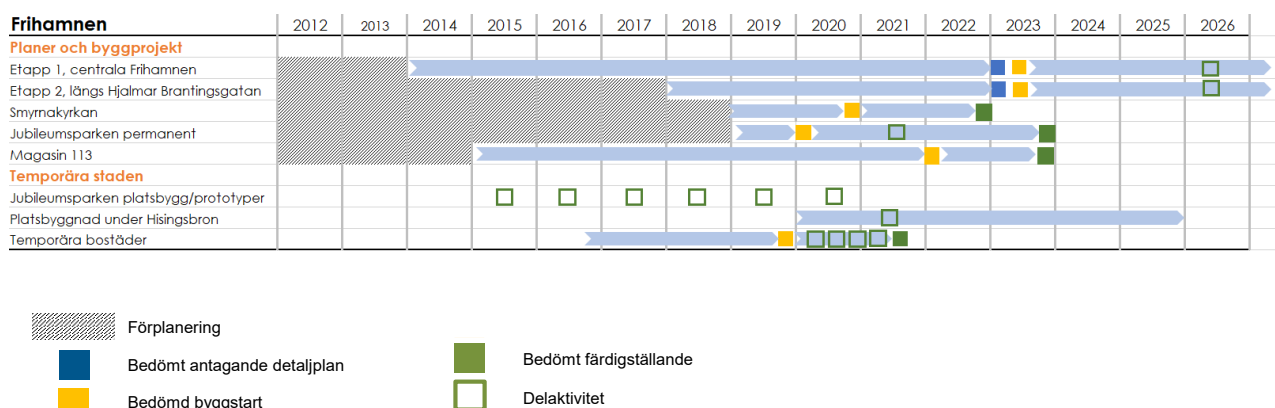
### 5.2.2 Beroenden Frihamnen

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

### 5.2.3 Näringslivsutvecklingen för Frihamnen

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

## 5.2.4 Tidplan Frihamnen

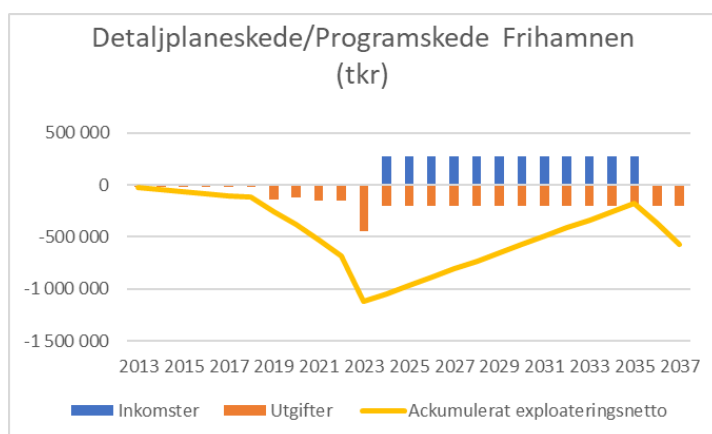


Figur 25 Tidplan för Frihamnen. Tiderna för detaljplanerna i version 2019 var mycket osäkra. Arbetet med det så kallade "Helhetsgreppet" under året är det som ligger till grund för bedömningarna i detta års version. Smyrnakyrkan är en tillkommande post, där arbete pågår för att starta projektet utom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

## 5.2.5 Exploateringsvolym i Frihamnen

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

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



Figur 26 Grafen avser etapperna; Inre delarna Frihamnen

**Tidiga skeden (tkr)**

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

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

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

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

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

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

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

## 5.3 Backaplan

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

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

### 5.3.1 Hållbarhet och kvalitet för Backaplan

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

#### **Två utmaningar kopplat till kvalitet och hållbarhet Backaplan**

1. Främsta utmaningen för en socialt blandad stad är en snabb utbyggnad, vilket kan ge homogena bostadskostnader. Nybyggnadshyror är höga och staden äger för lite mark som skulle kunna användas för bostäder med lägre hyra. Det som kan göras i fråga om bostäder är att reglera lägenhetsfördelningen för att motverka homogeniteten. Lägenheter på runt 70 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

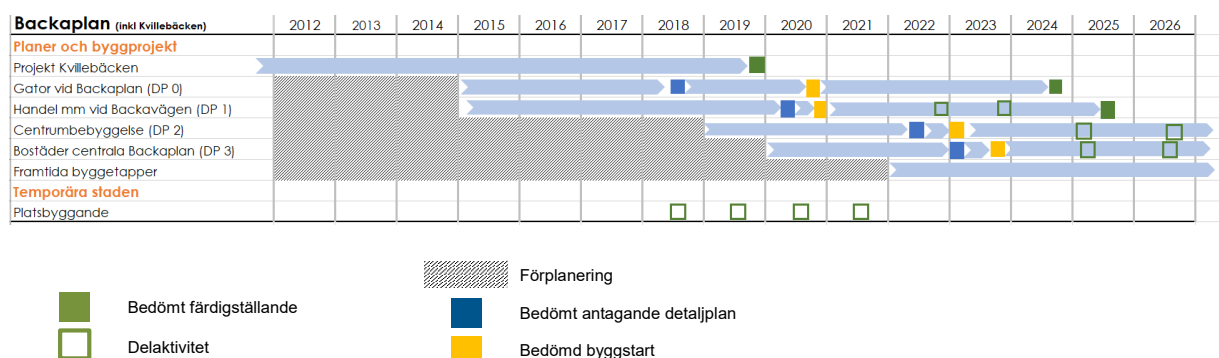
- Backaplan är beroende av utbyggnaden av Hjalmar Brantingsgatan mellan knutpunkt Hjalmar och Hisingsbron samt den genomförandestudie som nu har pausats.
- Trafiklösningen för kollektivtrafik Backavägen–Brunnsbo inklusive utbyggnad av spårväg och bussgata enligt den planering som ligger till grund för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

- Inklusive tidigare redovisade gemensamma beroenden ovan.

### 5.3.3 Näringslivsutvecklingen för Backaplan

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

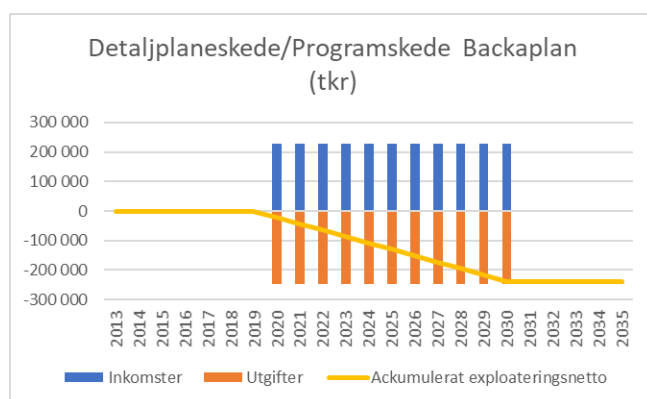
### 5.3.4 Tidplan Backaplan



Figur 28 Tidplan Backaplan visar förändringar i tidplan sedan förra Färdplan Version 2019 Detaljplan 1 (Dp 1) handel mm vid Backavägen har senarelagts på grund av ekonomiska överväganden, där en synkronisering mellan 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 tidigarelagts 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 29 Grafen avser etapperna Handel mm vid Backavägen samt Centrum och knutpunkt

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

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

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

## 5.4 Ringön

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

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

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

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

#### 5.4.1 Hållbarhet och kvalitet Ringön

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

##### **Två utmaningar kopplat till hållbarhet och kvalitet Ringön**

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

#### 5.4.2 Beroenden Ringön

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

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

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

#### 5.4.3 Näringslivsutvecklingen för Ringön

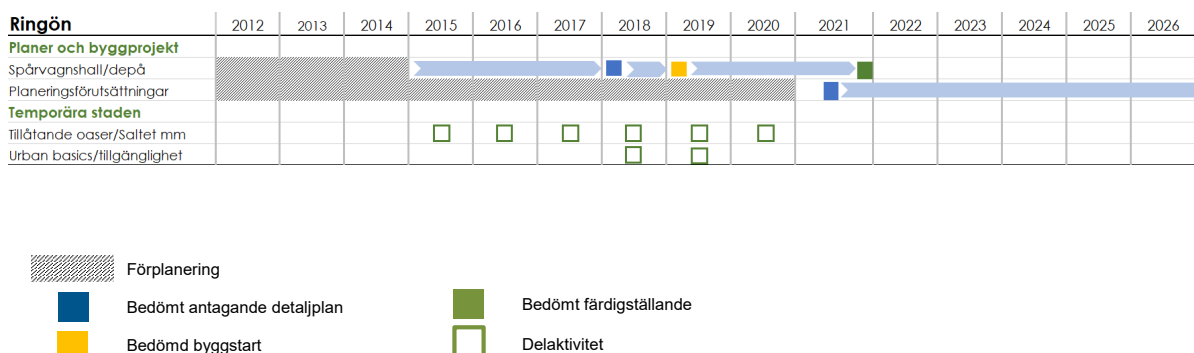
Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program betonar vikten av ett differentierat näringsliv i en tid med cirkulär ekonomi, delningsekonomi, social ekonomi och ökad digitalisering. Göteborg har en utmaning i att behålla och attrahera små, kreativa entreprenörer i Göteborg. Att det finns centrala, attraktiva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

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

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

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

#### 5.4.4 Tidplan Ringön



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

#### 5.4.5 Exploateringsvolymen 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 ingående i Hisingsbrons södra kollektivtrafikramp iordningsställs även en ny lastgata till Nordstan. Dessutom pågår utbyggnaden av ett större kvarter, Platinan, som kommer att innehålla hotell och verksamheter, i direkt anslutning till Hisingsbron. Regionens Hus färdigställdes under 2019.

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

#### **Centralenområdet i siffror**

|                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| Bruttoarea                 | 500 000 m <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      | ca 2 000                   |
| Arbetsplatser idag         | ca 10 000                  |
| Tillkommande arbetsplatser | ca 19 000                  |

### **5.5.1 Beroenden Centralenområdet**

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

### **5.5.2 Hållbarhet och kvalitet Centralenområdet**

I Centralenområdet så arbetar vi med sex 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.

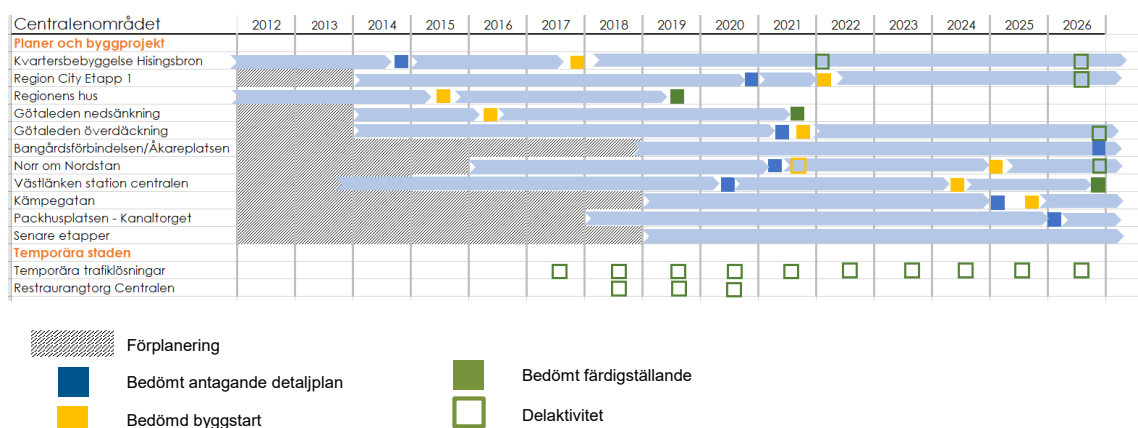
## Två utmaningar kopplat till hållbarhet och kvalitet Centralenområdet

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

### 5.5.3 Näringslivsutvecklingen för Centralenområdet

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

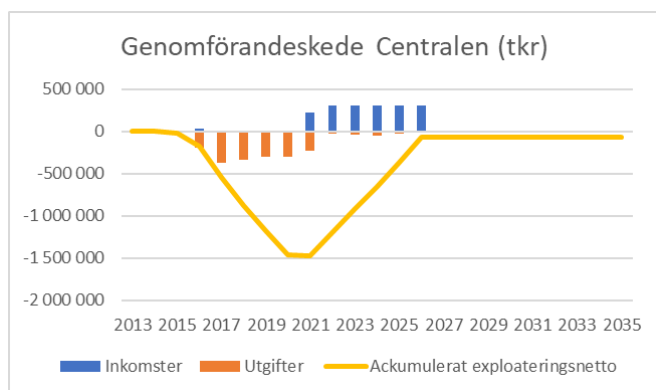
### 5.5.4 Tidplan Centralenområdet



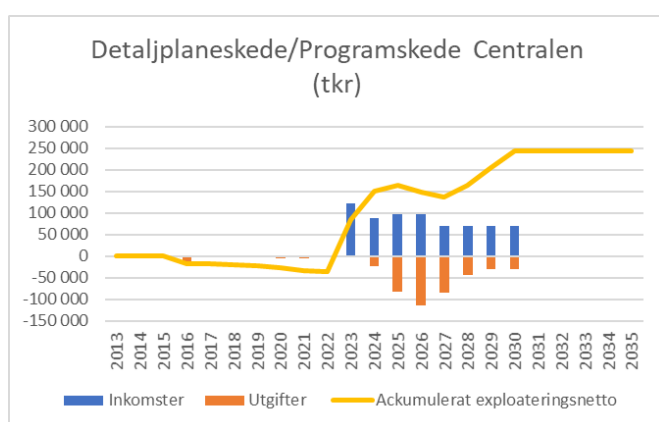
Figur 31 Tidplanen för Centralen visar förändringar i tidplanen sedan Färdplan Version 2019. Detaljplanen för Västlänken Centralen har förskjutits till 2020, vilket i första hand beror på att avtalet mellan trafikverket och staden inte kunnat tecknats då vissa lastfrågor kopplade till byggrätten för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

### 5.5.5 Exploateringsvolym i Centralenområdet

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



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



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

#### Tidiga skeden (tkr)

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

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

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

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

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

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

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

## 5.6 Gullbergsvass

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

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

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

### Gullbergsvass i siffror

|                            |                                        |
|----------------------------|----------------------------------------|
| Bruttoarea                 | 0,9 km <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 |

### 5.6.1 Hållbarhet och kvalitet Gullbergsvass

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

I Gullbergsvass är arbetet inriktat på att uppfylla:

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

#### **Två utmaningar kopplade till hållbarhet och kvalitet Gullbergsvass**

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

### 5.6.2 Beroenden Gullbergsvass

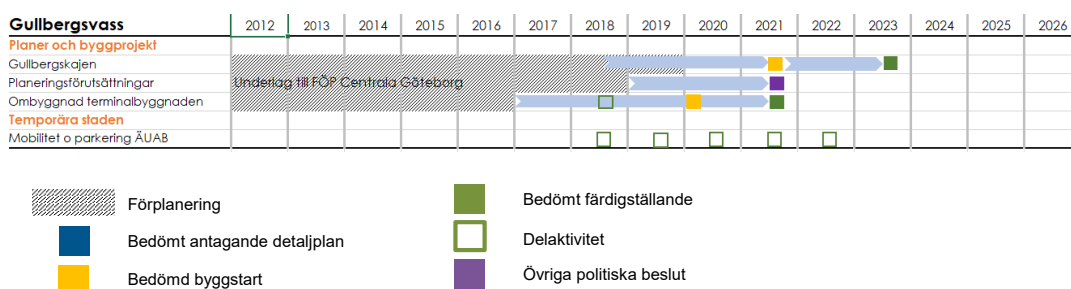
- Planeringen av Gullbergsvass är i hög grad beroende av dels pågående planering inom Centralenområdet, dels pågående nedsänkning/överdäckning E45 inklusive planskild korsning vid Falutorget, dels utformningen av Kämpegatan och dess korsning med nya Boulevarden.
- Beroenden finns också utifrån händelser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

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

### 5.6.3 Näringslivsutvecklingen för Gullbergsvass

När E45:ans överdäckning är klar blir detta område sammanhängande med 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 35 Tidplanen för Centralen visar förändringar i tidplanen sedan Färdplan Version 2019. Gullbergskajen – har justerats efter uppgift från Gbg Energi som planerar att vara färdig med fjärrvärme/reinvestering i kajen 2023. Planeringsförutsättningar har justerats i tid, med hänsyn till att arbetet ska synkroniseras med framtagandet av FÖP centrala Göteborg. Terminalombyggnaden, del av byggnaden rivs och byggs om för att ge plats åt Kämpegatan, start 2020 klart 2021. Gullberget park / Göteborg norra – alla spår har rivits på Göteborg norra, området ska förberedas för temporär bussdepå. I framtiden planeras ytan användas för kvartersmark och den raden är borttagen ur tidplanen.

### 5.6.5 Ekonomiska volymer för Gullbergsvass

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

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

## 5.7 Södra Älvstranden

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

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

#### **Södra Älvstranden i siffror**

|                                            |                            |
|--------------------------------------------|----------------------------|
| Bruttoarea                                 | 0,5 km <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                      | ca 3750                    |
| Varav;                                     |                            |
| Skeppsbron                                 | ca 450                     |
| Masthuggskajen etapp 1                     | ca 1 300                   |
| Masthuggskajen etapp 2                     | ca 2000                    |
| Arbetsplatser idag                         | Ingen uppgift              |
| Tillkommande arbetsplatser,                |                            |
| Inklusive bedömda arbetsplatser för hotell | ca 9000                    |
| varav,                                     |                            |
| Skeppsbron                                 | ca 500                     |
| Masthuggskajen etapp 1                     | ca 5 700                   |
| Masthuggskajen etapp 2                     | ca 2 800                   |

### **5.7.1 Masthuggskajen/Järnvågen**

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

### **5.7.2 Skeppsbron**

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

### 5.7.3 Hållbarhet och kvalitet Masthuggskajen

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

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

#### Tre utmaningar kopplade till hållbarhet och kvalitet Masthuggskajen

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

### 5.7.4 Hållbarhet och kvalitet Skeppsbron

Skeppsbrons stora utmaning är att uppfylla förväntningarna på att skapa en inkluderade mötesplats vid vattnet med ett unikt och attraktivt innehåll. Huvudstrategin är att skapa ett levande gatuplan där innehållet i bottenvåningarna samspelar med ett flexibelt användande av såväl allmän plats som vattenytor genom bryggor, pirar, båtar och 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 kopplade till hållbarhet och kvalitet Skeppsbron**

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

### **5.7.5 Beroenden Södra Älvstranden**

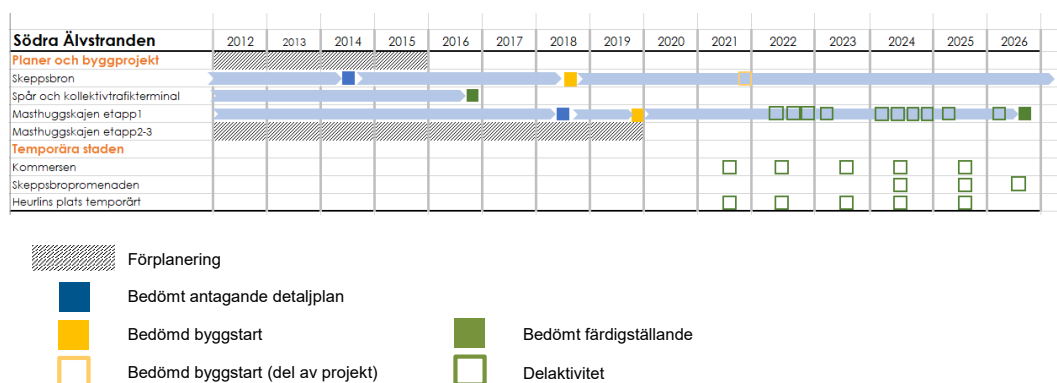
- Masthuggskajen/Järnvågen är beroende av Skeppsbrons utbyggnad – inte minst med tanke på påkörningsskydd för trafiken över älven samt placering och utformning av broar och stråk (kajstråk, kollektivtrafikstråk och framtida gator i området). I utbyggnad av Skeppsbron och Järnvågen behöver samordning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

## 5.7.6 Näringslivsutvecklingen för Södra Älvstranden

Planerna på ett *Global Business Gate* vid Masthugskajen 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 Masthugskajen genom att förbereda för olika användningar och ha en strategi för att bevara eller skapa lokaler för verksamheter med låg betalningsförmåga. Kopplingen till Lindholmen, tillsammans med den planerade utvecklingen av Järntorget som knutpunkt för kollektivtrafik, gör området intressant för etableringar. Det är därför viktigt att ta tillvara möjligheterna att skapa förutsättningar för ”levande bottenplan” i området.

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

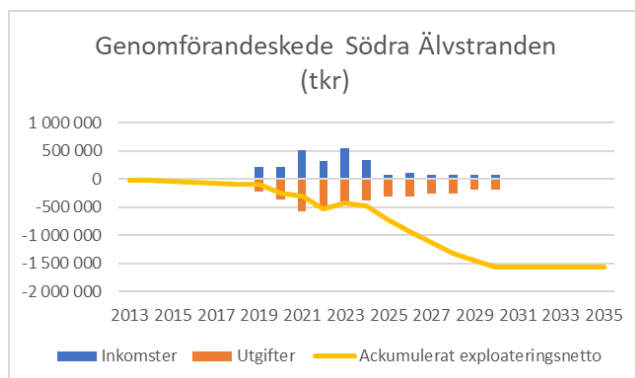
## 5.7.7 Tidplan Södra Älvstranden



Figur 36 Tidplanen visar förändringar i tidplanen jämfört med Färdplan version 2019. Skeppsbron, start av byggnation allmän plats och garage har försenats på grund av avsaknad av politiska beslut. Avseende Masthugskajen 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 37 Grafen avser etapperna; Skeppsbron och Masthuggskajen.

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

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

## 5.8 Behov av beslut

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

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

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

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

## Behov av beslut per delområde för 2020–2021

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

Figur 39 Behov av beslut per delområde för 2020–2021

## 6 Begrepp och definitioner Färdplan Älvstaden

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

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

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

*FÖP*. En fördjupning av översiktsplan (ÖP).

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

*Hektar.* För större områden används enheten *hektar* (ha). En hektar är 10 000 kvadratmeter (m<sup>2</sup>) eller 0,01 kvadratkilometer (km<sup>2</sup>). Det motsvarar arean av en kvadrat med 100 meters sidor (100 m × 100 m).

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

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

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

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

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

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

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

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

*TTÖP.* Tillägg till översiktsplan (ÖP).

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

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



---

**Protokoll (nr 11)**

Sammanträdesdatum: 2020-11-12

Tid: 15:00–17:23

Plats: Lindholmspiren 5, Lindholmen Conference Center, Lokal Konferens Hall

Paragrafer: 1–60

## Närvarande

### Ledamöter

Redovisas i bilaga 1.

### Tjänstgörande ersättare

Åsa Hartzell (M), Urban Junevik (V) Hanna Bernholdsson (MP), Karin Alfredsson (D)

### Övriga ersättare

Finn Hellman (V), Anna Silvén (SD)

### Övriga närvarande

Elisabet Lann (KD)

Christina Hofmann, Mathias Sköld

## Justeringsdag: 2020-11-23

### Underskrifter

### Sekreterare

Christina Hofmann

### Ordförande

Anneli Rhedin

### Justerande

Pär Gustafsson

Justering av protokollet har tillkännagivits genom anslag på kommunens anslagstavla  
den



---

**Protokoll (nr 11)**

Sammanträdesdatum: 2020-11-12

## § 1

### Bestämmande av tid för justering

#### Beslut

Förste vice ordföranden Pär Gustafsson (L) justerar dagens protokoll tillsammans med ordföranden Anneli Rhedin (M) på Stadshuset, Gustaf Adolfs Torg 1, måndagen den 23 november 2020, klockan 14:00.



## § 2 1859/17

### Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron

#### Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag med tillägg enligt yrkande från D, V, MP och FI:

1. Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden, tillsammans med framförallt Älvstranden Utveckling AB och kommunstyrelsen, samt övriga berörda nämnder och bolag får i uppdrag att:
  - Utredda förutsättningarna för att genom detaljplaneändringar tillskapa ytterligare exploateringsvolym av kvartersmarken inom gällande detaljplan, samt att uppskatta hur stora exploateringsintäkter denna exploatering skulle kunna innebära, utifrån olika scenarier.
2. Ge byggnadsnämnden och fastighetsnämnden, tillsammans med framförallt Älvstranden Utveckling AB och kommunstyrelsen, samt övriga berörda nämnder och bolag i uppdrag att inleda samarbetssamtal med berörda fastighetsägare och byggaktörer inom detaljplaneområdet för att sondera och sammanställa intresset för ökad exploateringsgrad.
3. Fastighetsnämnden, ihop med övriga planerande nämnder och berörda bolag, får i uppdrag att redovisa andra planer som ekonomiskt väger upp prognostiserat underskott i Skeppsbroplanen, enligt det uppdrag som finns under fastighetsnämnden i Göteborgs Stads budget för 2020. Återrapportering av uppdraget ska ske till kommunstyrelsen senast 31 mars 2021.
4. Inriktningen för det fortsatta arbetet med projekt Skeppsbron ska vara att den yttre gestaltningen av tillkommande nyproduktion ska vara i klassisk, traditionell stil av god kvalitet. Detta ska säkerställas genom att Älvstranden Utveckling AB upprättar ett intentionsavtal med de exploatörer som medverkar i projektet, där det framgår att man förbinder sig att följa den beslutade inriktningen vad gäller klassisk, traditionell utformning av arkitekturens yttre gestaltning. Intentionsavtalet ska redovisas för berörda nämnder och bolag innan det undertecknas.
5. Inriktningen för det fortsatta arbetet med projekt Skeppsbron ska vara att nyproduktionen i kvarteret Redaren utvecklas som hyresrätter i samverkan med Förvaltnings AB Framtiden.
6. Inriktningen för det fortsatta arbetet med projekt Skeppsbron ska vara att fortsätta se över möjligheterna att minska kostnader för pিরer och allmän platsmark där det är möjligt utan att menligt inverka på de nyttor som beskrivs i tjänsteutlåtandet.

## § 2 1859/17 forts.

7. Älvstranden Utveckling AB, tillsammans med framförallt byggnadsnämnden, fastighetsnämnden och kommunstyrelsen får i uppdrag att genomföra:
  - Kvarteret Redaren, exklusive Kinesiska muren, ska exploateras via gällande avtal med Förvaltnings AB Framtiden där intäktsoptimering enligt underlaget på 40 mnkr ska eftersträvas.
  - Fastigheten Kinesiska muren ska intäktsoptimeras, och det alternativ som ger bäst ekonomisk intäkt för staden ska väljas.
  - Den ändrade upplåtelseformen enligt tjänsteutlåtandet för programmet från hyresrätter till bostadsrätter ska kvarstå. (exklusive kvarteret Redaren som går till Förvaltnings AB Framtiden för exploatering av hyresrätter).
  - Triangeltomten exploateras enligt den nya inriktningen i tjänsteutlåtandet för att intäktsoptimeras.
  - Även byggrätten på Skeppsbropiren ska utredas om den kan exploateras, likt vad som beskrivs i PM alternativt utförande Skeppsbron, för att intäktsoptimeras likt Triangeltomten.
8. Fortsatt genomförande av planerad utbyggnad av parkeringsanläggning på Skeppsbron i enlighet med Göteborgs Stads Parkerings AB:s hemställan tillstyrks (Dnr: 1586/17). Göteborg Stads Parkerings AB får också i uppdrag att genomföra utbyggnad av kajgaraget i enlighet med det hållbarhetstänk som ska prägla kommunens arbete. Möjlighet till elbilsladdning av fordon, bilpoolsystem och cykelparkeringar ska inkorporeras i det fortsatta arbetet.
9. Älvstranden Utveckling AB får i uppdrag att säkerställa att de förändringar i inriktning som inte omfattas av utbyggnad av allmän plats genomförs. Älvstranden Utveckling AB ska aktivt samordna berörda förvaltningar och bolag så att genomförandet av omvandlingen av Skeppsbron följer den beslutade inriktningen i detta förslag till yrkande.
10. I övrigt bifalla tjänsteutlåtandet, som har sin grund i tjänsteutlåtandet: Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron, reviderat 2018-11-14.
11. Kommunfullmäktige fastställer det maximala nettoresultatet för projekt Skeppsbron till maximalt minus 860 miljoner kronor.
12. Kommunstyrelsen får i uppdrag att återkomma till kommunfullmäktige med halvårsredovisning innehållande; upparbetade kostnader, ekonomisk prognos fram till färdigställande, utveckling av riskreserven och utveckling av projektets risker.

## Tidigare behandling

Minoritetsåterremitterat den 16 april 2020, § 21 och bordlagt den 15 oktober 2020, § 23.

## Handlingar

2020 nr 212.

Tilläggsyrkande från D, V, MP och FI den 12 november 2020.



## **§ 2 1859/17 forts.**

### **Yrkanden**

Martin Wannholt (D), Björn Tidland (SD), Daniel Bernmar (V), Stina Svensson (FI) och Emmali Jansson (MP) yrkar bifall till förslaget från MP, V och D i kommunstyrelsen och tilläggsyrkandet från D, V, MP och FI den 12 november 2020.

Jonas Attenius (S) och Axel Josefson (M) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Vidare yrkar Jonas Attenius bifall till tilläggsyrkandet från D, V, MP och FI den 12 november 2020.

### **Propositionsordning**

Ordföranden ställer först propositioner på kommunstyrelsens förslag och yrkandet från Martin Wannholt m fl om att bifalla förslaget från MP, V och D i kommunstyrelsen och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits.

Ordföranden ställer herefter propositioner på bifall respektive avslag på tilläggsyrkandet från D, V, MP och FI från den 12 november 2020 och finner att det bifallits.

### **Reservationer**

Ledamöterna från D reserverar sig mot beslutet om att bifalla kommunstyrelsens förslag.

Ledamöterna från V reserverar sig mot beslutet om att bifalla kommunstyrelsens förslag.

Ledamöterna från SD reserverar sig mot beslutet om att bifalla kommunstyrelsens förslag.

Ledamöterna från MP reserverar sig mot beslutet om att bifalla kommunstyrelsens förslag.

Ledamöterna från FI reserverar sig mot beslutet om att bifalla kommunstyrelsens förslag.

### **Protokollsutdrag skickas till**

Byggnadsnämnden  
Fastighetsnämnden  
Älvstranden Utveckling AB  
Kommunstyrelsen  
Förvaltnings AB Framtiden  
Göteborg Stads Parkerings AB



---

**Protokoll (nr 11)**

Sammanträdesdatum: 2020-11-12

## **§ 3**

### **Valberedningens förslag till vid sammanträdet förekommande val**

#### **Beslut**

Enligt valberedningens förslag:

1. Fullmäktige godkänner de i handling 2020 nr 245 redovisade avsägelseerna.
2. De av valberedningen i kommunfullmäktiges handling 2020 nr 245 framlagda förslagen till val bifalles.

#### **Handling**

2020 nr 245.

#### **Protokollsutdrag skickas till**

Valberedningen



## **§ 4**

**Val av ledamot och kommunalråd i kommunstyrelsen i stället för Helene Odenjung (L) som avsagt sig uppdraget från och med den 1 januari 2021**

### **Beslut**

Till ledamot och kommunalråd i kommunstyrelsen i stället för Helene Odenjung (L) för tiden fr o m 2021-01-01--2022-12-31 utses Axel Darvik (L).

### **Protokollsutdrag skickas till**

Valberedningen

Stadsledningskontoret/Kontorsledning

Axel Darvik



## § 5

**Val av förste vice ordföranden i kommunstyrelsen i stället för Helene Odenjung (L) som avsagt sig uppdraget från och med den 1 januari 2021**

### **Beslut**

Till förste vice ordförande i kommunstyrelsen i stället för Helene Odenjung (L) för tiden fr o m 2021-01-01--2022-12-31 utses Axel Darvik (L).

### **Protokollsutdrag skickas till**

Valberedningen

Stadsledningskontoret/Kontorsledning

Axel Darvik



## § 6 0262/20

### Delårsrapport augusti - Staden

#### Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Delårsrapport augusti 2020 godkänns.
2. Förskolenämndens uppdrag, givet i budget 2019, att ta fram ett nytt uppföljningssystem för att säkra kvaliteten, förklaras fullgjort.
3. Kommunstyrelsen uppdrag, givet i budget 2019, att se över regelverket för avställning av kommunala lokaler, förklaras fullgjort.
4. Business Region Göteborg AB:s uppdrag, givet i budget 2020, att i samverkan med berörda nämnder och intressenter, utreda möjligheterna att på vecko- eller månadsbasis arrangera en gemensam handelskväll för att främja cityhandel, ökat kulturellt nyttjande och få fler besökare i stadskärnan, förklaras fullgjort.
5. Förskolenämndens uppdrag, givet i budget 2020, att sträva efter en så hög grundersättning som möjligt, i relation till strukturbeloppet, förklaras fullgjort.
6. Förskolenämndens uppdrag, givet i budget 2020, att säkerställa att staden erbjuder ett skäligt erbjudande om plats i förskolan inom fyra månader, förklaras fullgjort.
7. Förvaltnings AB Framtidens uppdrag, givet i budget 2020, tillsammans med berörda nämnder och styrelser, att utvärdera Gårdstensmodellens processer och ta tillvara på de goda exempel som finns i projektet, för att i ett senare skede kunna implementera hela eller delar av processen i arbetet med andra utanförskapsområden, förklaras fullgjort.
8. Grundskolenämndens uppdrag, givet i budget 2020, att inför beslut om verksamhetsplan, återkomma med strategier för de åtgärder som identifierats i kvalitetsrapporten för 2019, förklaras fullgjort.
9. Göteborgs Stadshus AB:s uppdrag, givet i budget 2020, att ta fram en koncernbudget som underlag till kommunfullmäktiges budgetbeslut, förklaras fullgjort. Koncernbudgeten ska särskilt beakta kopplingen mellan investeringsvolym och finansiering med givet lånetak.
10. Göteborgs Stadshus AB:s uppdrag, givet i budget 2020, att överföra Göteborgslokaler AB till Bostadsklustret, med Förvaltnings AB Framtiden som underkoncernmoder, förklaras fullgjort.
11. Idrotts- och föreningsnämndens uppdrag, givet i budget 2020, att avveckla kommunala föreningspooler eller andra stödverksamheter som civilsamhällets aktörer kan göra själva med hjälp av ekonomiskt stöd och samverkan, förklaras fullgjort.
12. Kommunstyrelsens uppdrag, givet i budget 2020, att ta fram aktuell nivå för andel ej återaktualiserade ärenden 0–12 år, över hela staden, inom Individ- och familjeomsorg, förklaras fullgjort. Värdet ska värderas politiskt och inriktning ges i kommande budget.



## § 6 0262/20 forts.

13. Kommunstyrelsens uppdrag, givet i budget 2020, att ta fram aktuell nivå för andelen anställda i staden som arbetar i direkt kontakt med invånarna, exempelvis lärare och hemtjänstpersonal, i relation till den totala personalstyrkan, förklaras fullgjort. Värdet ska värderas politiskt och inriktning ges i kommande budget.
14. Kommunstyrelsens uppdrag, givet i budget 2020, att ta fram aktuell nivå för Fritidsvaneundersökningen: – andel (%) som är med i minst en förening, klubb eller särskild grupp på fritiden, aggregerat för hela staden, förklaras fullgjort. Värdet ska värderas politiskt och inriktning ges i kommande budget.
15. Kommunstyrelsens uppdrag, givet i budget 2020, att ta fram aktuell nivå för genomsnittlig hastighet för stombusstrafiken i centrala staden förklaras fullgjort. Värdet ska värderas politiskt och inriktning ges i kommande budget.
16. Kommunstyrelsens uppdrag, givet i budget 2020, att tillsammans med stadens samtliga nämnder och styrelser, ta ett större ansvar att ta emot praktikanter, inte minst personer med funktionsnedsättning, förklaras fullgjort.
17. Kommunstyrelsens uppdrag, givet i budget 2020, att i samverkan med berörda nämnder, initiera ett matlyft inom äldreomsorgen med inriktning på näringsriktighet, kvalitet, aptitlighet, valfrihet, trivsel och möjlighet till gemenskap, förklaras fullgjort.
18. Kulturnämndens uppdrag, givet i budget 2020, att utreda lämpliga placeringar av bibliotek samt hur bokbussarna används på bästa sätt vid framtida stadsutveckling, förklaras fullgjort.
19. Utbildningsnämndens uppdrag, givet i budget 2020, att målet om att minst 50 procent av Göteborgseleverna ska välja en gymnasieutbildning i stadens regi ska ersättas med målet: Andelen elever i den kommunala gymnasieskolan ska öka, förklaras fullgjort.
20. Byggnadsnämndens uppdrag, givet i budget 2020, tillsammans med berörda nämnder och styrelser, att ge högre prioritet på att ta fram och detaljplanlägga byggbar industrimark med vägledning av det näringslivspolitiska programmet, förklaras fullgjort.
21. Byggnadsnämndens uppdrag, givet i budget 2020, att tillsammans med Fastighetsnämnden, tillvarata erfarenheter och lärdomar från projektet bostad 2021, förklaras fullgjort.
22. Göteborgs Stads Bostad AB:s uppdrag, givet av kommunfullmäktige 2017-12-07 § 9, att utreda en utökad bytesrätt, förklaras fullgjort.
23. Göteborg & Co AB:s uppdrag, givet av kommunfullmäktige 2018-02-22 §36, att en gång per mandatperiod utvärdera Göteborgs Stads program för besöksnäringens utveckling och vid behov föreslå kommunfullmäktige anpassningar eller förändringar, förklaras fullgjort
24. Grundskolenämndens uppdrag, givet av kommunfullmäktige 2020-06-16 § 3, att grundskolenämndens finansiering av mellanstadiet (åk 4–6) samt insatser för elever i behov av särskilt stöd förstärks med 70 mkr via generellt statsbidrag, förklaras fullgjort.



## § 6 0262/20 forts.

25. Förvaltnings AB Framtidens uppdrag, givet av kommunfullmäktige 2018-09-13 § 13, att utveckla uthyrningspolicyn så att otillåten andrahandsuthyrning försvåras, förklaras fullgjort.
26. Fastighetsnämndens uppdrag, givet av kommunfullmäktige 2018-10-25 § 20, att i egenskap av markägare, påbörja arbetet med att ta fram en ny detaljplan för Fiskebäcks hamn, förklaras fullgjort.
27. Trafiknämndens uppdrag, givet av kommunfullmäktige 2020-04-16 § 20, att hemställa till Västtrafiks styrelse om att gemensamt genomföra en utredning om Gropegårdslänken, förklaras fullgjort.
28. Byggnadsnämndens uppdrag, givet av kommunfullmäktige 2020-06-16 § 12, att under 2020 utarbeta metoder för hur detaljplaner ska utformas för att inte försvåra trähusbyggande och att underlätta optimal placering av solceller samt hur ökat återbruk ska hanteras i samband med bygglov, förklaras fullgjort.
29. Byggnadsnämndens uppdrag, givet av kommunfullmäktige 2020-03-19 § 18, att i samverkan med idrotts- och föreningsnämnden, fastighetsnämnden och Got Event AB skyndsamt utreda förutsättningarna för ett nytt centralbad med utgångspunkt i Lokaliseringsstudien för nytt centralbad, där Gullbergsvass är huvudalternativet, förklaras fullgjort.
30. Idrotts- och föreningsnämndens uppdrag, givet av kommunfullmäktige 2020-03-19 § 18, att ta fram investeringsunderlag för byggnation av ett nytt centralbad, förklaras fullgjort.
31. Extra uppföljning covid-19 antecknas.
32. Stadsdelsnämnderna och social resursnämnd ska bibehålla den tidigare fastlagda ambitionen kring månads- visstids- eller tillsvidareanställning av timavlönad personal året ut för år 2020.
33. Trafiknämndens hemställan beviljas om att ianspråka 13,4 mnkr av nämndens egna kapital för år 2020.
34. Trafiknämndens begäran om tillfällig utökad ram på 12 mnkr beviljas som kompensation för skolskjutsen för år 2020.
35. Trafiknämnden tilldelas 3 mnkr för att förlänga det rabatterade årskortet med 20 procent för Styr & Ställ till den 31 december 2020.
36. Nämnden för konsument- och medborgarservice ram utökas, under 2020, med 2 mkr för att förstärka konsument- och skuldrådgivningen.
37. Idrotts- och föreningsnämnden tilldelas 40 mnkr år 2020 för att förstärka stödet till föreningslivet i Göteborg.
38. 4 mkr avsätts kommuncentralt för Göteborg & Co under år 2020 att avropa för satsningar som kan genomföras inom ramen för Julstaden 2020 och som kan bidra till att stärka det lokala näringslivet.
39. Kulturnämndens tilldelas 25 mkr, under år 2020, för att förstärka stödet till det fria kulturlivet i Göteborg enligt ordinarie process för kulturstödet.



## **§ 6 0262/20 forts.**

40. 10 mkr avsätts kommuncentralt för trygghetsskapande åtgärder år 2020.

41. Finansiering sker genom ianspråktagande av helårets prognostiserade resultat för år 2020.

### **Handling**

2020 nr 239.

### **Yrkanden**

Axel Josefson (M) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Daniel Bernmar (V), Karin Pleijel (MP) och Stina Svensson (FI) yrkar bifall till förslaget från V och MP i kommunstyrelsen.

### **Propositionsordning**

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits.

### **Protokollsanteckning**

Ledamöterna från D deltar inte i beslutet.

### **Protokollsutdrag skickas till**

Stadens nämnder och bolag



## § 7 0892/20

### **Samlingsärende inom uppföljning september 2020 - Kvalitetsrapporter inom välfärdsområdet samt uppföljning av program för att förbättra arbetsmiljön och minska sjukskrivningstalen**

#### **Beslut**

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Samlingsärende inom uppföljning – Kvalitetsrapporter inom välfärdsområdet samt uppföljning av program för att förbättra arbetsmiljön och minska sjukskrivningstalen, antecknas.
2. Stadsdelsnämnderna får i uppdrag att skyndsamt förstärka arbetet mot våld i nära relationer inom områdena barn och unga, vuxna och funktionshinder. Uppdraget övergår till socialnämnderna vid årsskiftet.
3. Social resursnämnd får i uppdrag att tillsammans med de blivande fyra socialnämnderna samt nämnden för funktionsstöd förbereda genomförandet av kompetenshöjande insatser för personal inom socialtjänstens och funktionshinderområdets verksamheter gällande våld i nära relationer. Uppdraget övergår till socialnämnderna vid årsskiftet.

#### **Handling**

2020 nr 243.

#### **Yrkanden**

Frida Tånghag (V), Jessica Blixt (D), Marina Johansson (S), Hanna Bernholdsson (MP) och Stina Svensson (FI) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Nina Miskovsky (M) yrkar bifall till förslaget från M, L och C i kommunstyrelsen.

#### **Propositionsordning**

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits.

#### **Protokollsutdrag skickas till**

Samtliga stadsdelsnämnder

Social resursnämnd

Socialnämnderna - Centrum, Hisingen, Nordost och Sydväst

Nämnden för funktionsstöd



## **§ 8 1229/20**

### **Kretslopp och vattennämndens förslag till avfallstaxa**

#### **Beslut**

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Kretslopp och vattennämndens förslag till avfallstaxa, i enlighet med nämndens bilaga 1 och som ska gälla från och med 1 januari 2021, fastställs.
2. Kommunfullmäktiges uppdrag 2019-11-21 § 19 till kretslopp och vattennämnden, att ta fram en ny modell för avfallstaxa som i större utsträckning styr mot ökad resurshushållning i enlighet med EU:s avfallstrappa och ambitionerna i Göteborgsregionens nya avfallsplan som är under framtagande, förklaras fullgjort.

#### **Handling**

2020 nr 226.

#### **Protokollsutdrag skickas till**

Kretslopp och vattennämnden  
Styrande dokument



## § 9 1228/20

### Kretslopp och vattennämndens förslag till vatten- och avloppstaxa (VA-taxa) samt revidering av VA-föreskrifter

#### Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Kretslopp och vattennämndens förslag till brukningstaxa för vatten och avlopp (VA) enligt nämndens bilaga 1 och som ska gälla från och med 1 januari 2021, fastställs.
2. Kretslopp och vattennämndens förslag till anläggningstaxa för vatten och avlopp (VA) enligt nämndens bilaga 1 och som ska gälla från och med 1 januari 2021, fastställs.
3. Kretslopp och vattennämndens förslag till "Föreskrifter för VA-taxa" enligt nämndens bilaga 2 och som ska gälla från och med 1 januari 2021, fastställs.
4. Kretslopp och vattennämnden får i uppdrag att ta fram en analysmodell för att beräkna kostnadstäckningen från anläggningsavgiften samt en långsiktig plan för att uppnå kommunfullmäktiges inriktning om 70 procents kostnadstäckning.

#### Handling

2020 nr 230.

#### Yrkanden

Emmyly Bönfors (C) och Peter Danielsson (D) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Emmali Jansson (MP) och Johanna Eliasson (V) yrkar att ärendet ska återremitteras till kretslopp och vattennämnden i enlighet med yrkandet från MP och V i kommunstyrelsen.

#### Propositionsordning

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

Kommunfullmäktige beslutar härfter att bifalla kommunstyrelsens förslag.

#### Protokollsutdrag skickas till

Kretslopp och vattennämnden  
Styrande dokument

## § 10 0990/20

### Revidering av kulturnämndens avgifter

#### Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Kulturnämndens avgifter i enlighet med punkterna 2 samt 5–11 i bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande fastställs.
2. Kulturnämndens avgifter i punkterna 1 samt 3–4 i bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande fastställs enligt nedan:
  - Höjning av årsbiljett från 100 kr till 120 kr.
  - Sänkt ålder för fri entré för ungdomar, från 25 år till 20 år.
  - Fri entré för studenter vid uppvisande av studentlegitimation med undantag från utställningar med förhöjd entréavgift.
  - Rabatterad årsbiljett om 100 kr för seniorer.
  - Avgiftsfria dagar på museerna: Kulturnatta, Kulturkalaset och Museernas dag.

Följande entréavgifter bör kvarstå som oförändrade:

- Dagbiljett 60 kr.
  - Entrébiljett till tillfällig utställning med förhöjd entré 100 kr.
3. Förseningsavgifter på Göteborgs Stads folkbibliotek tas bort på försök under år 2021 med uppföljning av konsekvenser inför år 2022.
  4. Uppdraget till kulturnämnden i stadens budget 2020 att återkomma med förslag kring att, under en eller ett begränsat antal dagar per år, införa öppen entré till fasta utställningar på Göteborgs Stads museer, förklaras fullgjort.
  5. Kulturnämnden får i uppdrag att återkomma med förslag på hur nämndens taxor och avgifter ska indexjusteras inför 2022 års budgetprocess.

#### Handling

2020 nr 242.

#### Yrkanden

Ingrid Andreae (S) och Jessica Blixt (D) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Jenny Broman (V) och Karin Pleijel (MP) yrkar bifall till förslaget från V och MP i kommunstyrelsen om att bifalla stadsledningskontorets förslag.

Ann Catrine Fogelgren (L) yrkar bifall till förslaget från M, L och C i kommunstyrelsen.

Björn Tidland (SD) yrkar bifall till förslaget från SD i kommunstyrelsen.



---

**Protokoll (nr 11)**

Sammanträdesdatum: 2020-11-12

## **§ 10 0990/20 forts.**

### **Propositionsordning**

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits.

### **Protokollsutdrag skickas till**

Kulturnämnden

Styrande dokument



## § 11 1255/20

### Reviderat genomförandebeslut, Kvilleleden och gator i Backaplan

#### Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Trafiknämnden bemyndigas att förändra innehållet i projekt Kvilleleden och gator i Backaplan för att nå investeringsramen om 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.
2. Trafiknämnden bemyndigas att teckna Medfinansierings- och Genomförandavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/ Lundbyleden samt gator vid Backaplan.
3. Trafiknämnden bemyndigas att justera nivån på medfinansiering till statlig infrastruktur inom avtalet, dock inte till högre belopp än 143 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.
4. Trafiknämnden får i uppdrag att återrapportera till kommunstyrelsen om väsentliga förändringar i innehåll och dess eventuella konsekvenser i förhållande till tidigare fattade beslut när reviderat medfinansierings- och genomförandavtal tecknats med Trafikverket.

#### Handlingar

2020 nr 246.

Tilläggsyrkande från MP, V och FI den 12 november 2020.

#### Yrkanden

Hampus Magnusson (M) och Mariya Voyvodova (S) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag och avslag på tilläggsyrkandet från D i kommunstyrelsen och tilläggsyrkandet från MP, V och FI den 12 november 2020.

Henrik Munck (D) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag och tilläggsyrkandet från D i kommunstyrelsen.

Emmali Jansson (MP), Daniel Bernmar (V) och Stina Svensson (FI) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag och tilläggsyrkandet från MP, V och FI den 12 november 2020.

Björn Tidland (SD) yrkar bifall till förslaget från SD i kommunstyrelsen.



---

**Protokoll (nr 11)**

Sammanträdesdatum: 2020-11-12

## **§ 11 1255/20 forts.**

### **Propositionsordning**

Ordföranden ställer först propositioner på kommunstyrelsen förslag och yrkandet från Björn Tidland och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits.

Ordföranden ställer herefter propositioner på bifall respektive avslag på tilläggsyrkandet från D i kommunstyrelsen och finner att det avslagits.

Ordföranden ställer därefter propositioner på bifall respektive avslag på tilläggsyrkandet från MP, V och FI den 12 november 2020 och finner att det avslagits.

### **Protokollsutdrag skickas till**

Trafiknämnden



## **§ 12 1227/20**

### **Genomförandebeslut för investering Björlanda pumpkedja**

#### **Beslut**

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Genomförandebeslut för investeringsprojekt Björlanda pumpkedja, i enlighet med kretslopp och vattennämndens förslag, godkänns.
2. En projektbudget om 350 mnkr i 2020 års prisnivå fastställs.

#### **Handling**

2020 nr 236.

#### **Protokollsutdrag skickas till**

Kretslopp och vattennämnden



## **§ 13 1197/19**

### **Prioritetsklasser för styrel inom Göteborgs Stads geografiska område för planeringsomgång 2019–2021**

#### **Beslut**

Enligt kommunstyrelsens förslag:

Prioritetsklasser för styrel inom Göteborgs Stads geografiska område för planeringsomgång 2019–2021, i enlighet med bilagan till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, fastställs.

#### **Handling**

2020 nr 237.

#### **Protokollsutdrag skickas till**

Stadens nämnder och bolag



## **§ 14 0402/19**

### **Valfrihetssystem enligt LOV inom vård och omsorgsboende - utredning med remissvar, och förberedande arbete**

#### **Beslut**

Enligt kommunstyrelsens förslag:

Införandet av LOV inom vård- och omsorgsboende pausas under den innevarande mandatperioden.

#### **Handling**

2020 nr 231.

#### **Yrkanden**

Kalle Bäck (KD), Mattias Tykesson (M) och Jessica Blixt (D) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Johanna Eliasson (V), Karin Pleijel (MP) och Stina Svensson (FI) yrkar bifall till förslaget från V och MP i kommunstyrelsen.

Marina Johansson (S) yrkar bifall till förslaget från S i kommunstyrelsen.

Agneta Kjaerbeck (SD) yrkar bifall till förslaget från SD i kommunstyrelsen.

#### **Propositionsordning**

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits.

#### **Protokollsutdrag skickas till**

Samtliga stadsdelsnämnder  
Social resursnämnd  
Nämnden för intraservice  
Nämnden för konsument- och medborgarservice  
Göteborgs Stads pensionärsråd  
Tre Stiftelser  
Svenska Vård  
Vårdföretagarna  
Famna



## **§ 15 0333/20**

### **Redovisning av uppdrag att utreda om hur ett koordinerande arbetssätt kan utvecklas för att underlätta för människor med omfattande eller komplicerade behov av stöd**

#### **Beslut**

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Redovisning av budgetuppdrag 2020 avseende att utreda hur ett koordinerande arbetssätt kan utvecklas för att underlätta för människor med omfattande eller komplicerade behov av stöd antecknas och förklaras fullgjort.
2. De nya socialnämnderna Centrum, Hisingen, Nordost och Sydväst samt den nya nämnden för funktionsstöd får i uppdrag att fortsätta med utvecklingen av ett koordinerande arbetssätt och den generella samverkan för att underlätta för människor med omfattande eller komplicerade behov av stöd.

#### **Handling**

2020 nr 233.

#### **Protokollsutdrag skickas till**

Socialnämnderna - Centrum, Hisingen, Nordost och Sydväst  
Nämnden för funktionsstöd



## **§ 16 0332/20**

### **Redovisning av uppdrag, verka för att det finns möjlighet att välja idéburen välfärd inom respektive stadsdel**

#### **Beslut**

Enligt kommunstyrelsens förslag:

Redovisning av uppdraget från kommunfullmäktiges budget för 2020 om att verka för att det finns möjlighet att välja idéburen välfärd inom respektive stadsdel, antecknas och förklaras fullgjort.

#### **Handling**

2020 nr 232.



## § 17 0759/19

### Revidering av Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning

#### Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag 2019-03-28 § 21 att i samverkan med funktionshinderrörelsen och Göteborgs Stads råd för funktionshinderfrågor revidera Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning, förklaras fullgjort.
2. Förslag till revidering av Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021–2026, i enlighet med bilaga 4 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, antas.

#### Handling

2020 nr 234.

#### Protokollsutdrag skickas till

Stadens nämnder och bolag  
Afasiföreningen i Göteborg  
Autism – och Aspergerföreningen, distrikt Göteborg  
Funktionsrätt Göteborg  
Göteborgs Stads råd för funktionshinderfrågor  
Göteborgs Stads pensionärsråd  
Göteborgs Stads HBTQ-råd  
Styrande dokument



## § 18 1290/20

### Överföring av verksamheter från kommunstyrelsen till äldre samt vård- och omsorgsnämnden och nämnden för funktionsstöd

#### Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Ansvar för enheten för kontrakt och uppföljning med nuvarande placering under kommunstyrelsen överförs till äldre samt vård- och omsorgsnämnden och nämnden för funktionsstöd per 1 januari 2021, i enlighet med fördelningen som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
2. Kommunstyrelsen ska överlämna de allmänna handlingar och arkiv till äldre samt vård- och omsorgsnämnden och nämnden för funktionsstöd som behövs för att driva verksamheten inom enheten för kontrakt och uppföljning vidare.
3. Kommunstyrelsen ska överlämna de allmänna handlingar och arkiv till äldre samt vård- och omsorgsnämnden som behövs för att driva verksamheten inom Senior Göteborg vidare.
4. Överlämnade av de allmänna handlingar och arkiv som beskrivs i beslutspunkt 2 och 3 ska ske i enlighet med de beslut som tas av arkivnämnden. Tidpunkt för överlämnande är den 1 januari 2021.
5. Tillägg i reglemente för äldre samt vård- och omsorgsnämnden och nämnden för funktionsstöd, i enlighet med vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, antas.

#### Handling

2020 nr 247.

#### Yrkanden

Mattias Tykesson (M) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag och avslag på förslaget från S i kommunstyrelsen.

Marina Johansson (S), Daniel Bernmar (V) och Stina Svensson (FI) yrkar bifall till förslaget från S i kommunstyrelsen.

#### Propositionsordning

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits.



---

**Protokoll (nr 11)**

Sammanträdesdatum: 2020-11-12

## **§ 18 1290/20 forts.**

### **Protokollsutdrag skickas till**

Kommunstyrelsen

Äldre samt vård- och omsorgsnämnden

Nämnden för funktionsstöd

Arkivnämnden i Västra Götalandsregionen och Göteborgs kommun

Styrande dokument



## **§ 19 0843/20**

### **Överlämnande av utlånade allmänna handlingar till förskolenämnden och grundskolenämnden med anledning av stadsdelsnämndernas avveckling**

#### **Beslut**

Enligt kommunstyrelsens förslag:

Stadsdelsnämnderna ska senast 2020-12-31 överlämna de allmänna handlingar till förskolenämnden och grundskolenämnden som stadsdelsnämnderna enligt särskilda överenskommelser har utlånat till de båda nämnderna.

#### **Handling**

2020 nr 238.

#### **Protokollsutdrag skickas till**

Samtliga stadsdelsnämnder  
Förskolenämnden  
Grundskolenämnden



## **§ 20 1288/19**

### **Reviderat reglemente för Göteborgs Stads valnämnd samt komplettering i kommunstyrelsens reglemente**

#### **Beslut**

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Reviderat reglemente för Göteborgs valnämnd, i enlighet med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, avslås.
2. Ansvaret för valnämnden och dess förvaltningsorganisation skall fortsatt fastställas till valnämnden.

#### **Handling**

2020 nr 241.

#### **Yrkanden**

Daniel Bernmar (V) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Björn Tidland (SD) yrkar bifall till förslaget från SD i kommunstyrelsen.

#### **Propositionsordning**

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits.

#### **Protokollsutdrag skickas till**

Valnämnden



## § 21 0602/20

### **Revidering av idrotts- och föreningsnämndens reglemente och Göteborgs Stads riktlinjer för uthyrning av lokaler till förenings- och kulturlivet**

#### **Beslut**

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Kapitel 2 i reglemente för Göteborgs Stads idrotts- och föreningsnämnd, i enlighet med bilaga 4 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, antas.
2. Göteborgs Stads riktlinjer för uthyrning av lokaler till förenings- och kulturlivet, i enlighet med bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, antas.
3. Kommunfullmäktiges uppdrag 2020-02-20 § 14 punkt 4 till kommunstyrelsen, att uppdatera Policy och riktlinjer för uthyrning av Göteborgs Stads lokaler till föreningsverksamhet utifrån förmedlingsenhetens förändrade uppdrag, förklaras fullgjort.

#### **Handling**

2020 nr 240.

#### **Protokollsutdrag skickas till**

Stadens nämnder och bolag

Styrande dokument



## **§ 22**

### **Ordningsfråga**

Med anledning av den överenskommelse som tagits fram för sammanträdet frågar ordföranden om sammanträdet ska fortsätta eller om återstående ärenden ska bordläggas.

### **Beslut**

Motionerna under paragraferna 23–48 bordläggs.

Interpellationerna och frågan under paragraferna 49–59 bordläggs.

Anmälningsärendena under paragraf 60 antecknas.



## **§ 23 1332/19**

### **Motion av Jörgen Fogelklou (SD) om att inte anställa personer som vägrar handhälsa genom traditionell handhälsning**

#### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 16 april 2020, § 55, den 14 maj 2020, § 58, den 16 juni 2020, § 40, den 20 augusti 2020, § 19, den 10 september 2020, § 35 och den 15 oktober 2020, § 38.

#### **Handling**

2020 nr 60.



## **§ 24 0717/19**

**Motion av Jenny Broman (V), Karin Pleijel (MP) och Stina Svensson (FI) om att ta fram riktlinjer mot könsdiskriminering och rasistiska annonser på stadens reklamplatser**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 16 april 2020, § 61, den 14 maj 2020, § 61, den 16 juni 2020, § 43, den 20 augusti 2020, § 23, den 10 september 2020, § 36 och den 15 oktober 2020, § 39.

### **Handling**

2020 nr 82.



## **§ 25 1241/19**

### **Motion av Björn Tidland (SD) om att återuppta förstudien om ett varvs- och industrihistoriskt centrum**

#### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 14 maj 2020, § 62, den 16 juni 2020, § 44, den 20 augusti 2020, § 24, den 10 september 2020, § 37 och den 15 oktober 2020, § 40.

#### **Handling**

2020 nr 120.



## **§ 26 1325/19**

### **Motion av Jörgen Fogelklou (SD) om en ny policy för modersmålsundervisning**

#### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 14 maj 2020, § 63, den 16 juni 2020, § 45, den 20 augusti 2020, § 25, den 10 september 2020, § 38 och den 15 oktober 2020, § 41.

#### **Handling**

2020 nr 121.



## **§ 27 1320/19**

**Motion av Agneta Kjaerbeck (SD) och Pernilla Börjesson (SD)  
om att begära ett utdrag ur belastningsregistret vid  
nyanställningar inom äldreomsorgen**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 14 maj 2020, § 64, den 16 juni 2020, § 46, den 20 augusti 2020, § 26,  
den 10 september 2020, § 39 och den 15 oktober 2020, § 42.

### **Handling**

2020 nr 122.



## **§ 28 1252/19**

### **Motion av Jörgen Fogelklou (SD) om att utreda inrättandet av ett återvändringskansli i Göteborgs Stad**

#### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 14 maj 2020, § 65, den 16 juni 2020, § 47, den 20 augusti 2020, § 27, den 10 september 2020, § 40 och den 15 oktober 2020, § 43.

#### **Handling**

2020 nr 123.



## **§ 29 1412/19**

**Motion av Emmali Jansson (MP), Martin Nilsson (MP) och Karin Pleijel (MP) angående nya gång- och cykelbroar över älven**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 16 juni 2020, § 48, den 20 augusti 2020, § 28, den 10 september 2020, § 41 och den 15 oktober 2020, § 44.

### **Handling**

2020 nr 136.



## **§ 30 1330/19**

**Motion av Jörgen Fogelklou (SD) och Agneta Kjaerbeck (SD)  
om att redovisa statistik beträffande studieresultat för  
ensamkommande i Göteborgs Stad**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 16 juni 2020, § 49, den 20 augusti 2020, § 29, den 10 september 2020, § 42  
och den 15 oktober 2020, § 45.

### **Handling**

2020 nr 143.



## **§ 31 1326/19**

### **Motion av Jörgen Fogelklou (SD) om att ändra reglerna för uthyrning av kommunala hyresrätter**

#### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 16 juni 2020, § 50, den 20 augusti 2020, § 30, den 10 september 2020, § 43 och den 15 oktober 2020, § 46.

#### **Handling**

2020 nr 144.



## **§ 32 1395/19**

**Motion av Jörgen Fogelklou (SD) om att utreda kostnader och verksamhetspåverkan samt underlätta för Göteborgs Stads anställda att lämna blod på arbetstid**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 16 juni 2020, § 51, den 20 augusti 2020, § 31, den 10 september 2020, § 44 och den 15 oktober 2020, § 47.

### **Handling**

2020 nr 145.



## **§ 33 1094/19**

### **Motion av Daniel Bernmar (V) om att avveckla valfrihetssystemet enligt LOV i hemtjänsten**

#### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 16 juni 2020, § 52, den 20 augusti 2020, § 32, den 10 september 2020, § 45 och den 15 oktober 2020, § 48.

#### **Handling**

2020 nr 146.



## **§ 34 0306/20**

### **Motion av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om uthyrning av solceller**

#### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 16 juni 2020, § 53, den 20 augusti 2020, § 33, den 10 september 2020, § 46 och den 15 oktober 2020, § 49.

#### **Handling**

2020 nr 158.



## **§ 35 1361/19**

**Motion av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om att  
inrätta en haverikommission kring mäns våld mot kvinnor**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 16 juni 2020, § 55, den 20 augusti 2020, § 35, den 10 september 2020, § 48  
och den 15 oktober 2020, § 50.

### **Handling**

2020 nr 159.



## **§ 36 1362/19**

**Motion av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om utbildning, rutiner och screening för att upptäcka våld i nära relation inom äldreomsorgen i Göteborgs Stad**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 16 juni 2020, § 55, den 20 augusti 2020, § 35, den 10 september 2020, § 48 och den 15 oktober 2020, § 51.

### **Handling**

2020 nr 160.



## **§ 37 0510/20**

**Motion av Jörgen Fogelklou (SD) och Rasmus Ragnarsson (SD) om att utreda möjligheten att omvandla vattentornet i Guldheden till en tredimensionell fastighetsbildning**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 10 september 2020, § 49 och den 15 oktober 2020, § 52.

### **Handling**

2020 nr 182.



## **§ 38 1413/19**

### **Motion av Emmali Jansson (MP) och Martin Nilsson (MP) angående öppna serveringsområden**

#### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 10 september 2020, § 50 och den 15 oktober 2020, § 53.

#### **Handling**

2020 nr 183.



## **§ 39 0403/20**

### **Motion av Karin Pleijel (MP) och Elisabeth Undén (MP) om mål för inköp av ekologiska livsmedel**

#### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 10 september 2020, § 51 och den 15 oktober 2020, § 54.

#### **Handling**

2020 nr 184.



## **§ 40 1331/19**

**Motion av Agneta Kjaerbeck (SD), Jörgen Fogelklou (SD) och Pernilla Börjesson (SD) om att säkerställa språkkrav för anställda inom äldreomsorgen i Göteborgs Stad**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 10 september 2020, § 52 och den 15 oktober 2020, § 55.

### **Handling**

2020 nr 185.



## **§ 41 1255/19**

**Motion av Jenny Broman (V) om ett riktvärde för max antal medarbetare per chef i Göteborgs Stads förvaltningar och bolag**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 10 september 2020, § 53 och den 15 oktober 2020, § 56.

### **Handling**

2020 nr 186.



## **§ 42 1215/19**

**Motion av Anna Karin Hammarstrand (D) om att inrätta riktlinjer för att minska omfånget och förtydliga Göteborgs Stads beslutsunderlag**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 10 september 2020, § 54 och den 15 oktober 2020, § 57.

### **Handling**

2020 nr 187.



## **§ 43 0506/20**

**Motion av Rasmus Ragnarsson (SD) och Jörgen Fogelklou (SD) om att utreda införandet av en kulturarvsgaranti**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 15 oktober 2020, § 58.

### **Handling**

2020 nr 200.



## **§ 44 0305/20**

### **Motion av Stina Svensson (FI) och Teysir Subhi (FI) om bilfria söndagar**

#### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 15 oktober 2020, § 59.

#### **Handling**

2020 nr 201.



## **§ 45 0511/20**

**Motion av Jörgen Fogelklou (SD) och Agneta Kjaerbeck (SD)  
om att utreda införandet av etableringslån**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 15 oktober 2020, § 60.

### **Handling**

2020 nr 202.



## **§ 46 0421/20**

**Motion av Jörgen Fogelklou (SD) om att Göteborgs Stad som område ska undantas från asylsökandes möjligheter att få dagsersättning för att bo i eget boende**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 15 oktober 2020, § 61.

### **Handling**

2020 nr 205.



## **§ 47 0512/20**

### **Motion av Jörgen Fogelklou (SD) om redovisning och avveckling av kommunalt stöd till studieförbundet Ibn Rushd**

#### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 15 oktober 2020, § 62.

#### **Handling**

2020 nr 206.



## **§ 48 1387/19**

**Motion av Jörgen Fogelklou (SD) och Agneta Kjaerbeck (SD)  
om att utveckla och kostnadseffektivisera tolktjänster i  
Göteborgs Stad**

### **Beslut**

Ärendet bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Handling**

2020 nr 244.



## **§ 49 0800/19**

### **Interpellation av Karin Pleijel (MP) till kommunstyrelsens ordförande om Göteborgsmodellen för mindre matsvinn**

#### **Beslut**

Interpellationen bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 11 juni 2019, § 45, den 12 september 2019, § 47, den 17 oktober 2019, § 49, den 21 november 2019, § 45, den 10 december 2019, § 44, den 23 januari 2020, § 26, den 20 februari 2020, § 25, den 19 mars 2020, § 44, den 16 april 2020, § 62, den 14 maj 2020, § 66, den 16 juni 2020, § 56, den 10 september 2020, § 55 och den 15 oktober 2020, § 63.

#### **Handling**

2019 nr 125.



## **§ 50 0809/19**

### **Interpellation av Ingrid Andreae (S) till kommunstyrelsens ordförande om ansvaret för unga som varken studerar eller arbetar**

#### **Beslut**

Interpellationen bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 11 juni 2019, § 46, den 12 september 2019, § 48, den 17 oktober 2019, § 50, den 21 november 2019, § 46, den 10 december 2019, § 45, den 23 januari 2020, § 27, den 20 februari 2020, § 26, den 19 mars 2020, § 45, den 16 april 2020, § 63, den 14 maj 2020, § 67, den 16 juni 2020, § 57, den 10 september 2020, § 56 och den 15 oktober 2020, § 64.

#### **Handling**

2019 nr 126.



## **§ 51 0883/19**

### **Interpellation av Bettan Andersson (V) till idrotts- och föreningsnämndens ordförande angående idrottshall i Backa**

#### **Beslut**

Interpellationen bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 12 september 2019, § 55, den 17 oktober 2019, § 51, den 21 november 2019, § 47, den 10 december 2019, § 46, den 23 januari 2020, § 28, den 20 februari 2020, § 27, den 19 mars 2020, § 46, den 16 april 2020, § 64, den 14 maj 2020, § 68, den 16 juni 2020, § 58, den 10 september 2020, § 57 och den 15 oktober 2020, § 65.

#### **Handling**

2019 nr 142.



## **§ 52 1095/19**

### **Interpellation av Jenny Broman (V) till grundskolenämndens ordförande angående aktivt skolval**

#### **Beslut**

Interpellationen bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 17 oktober 2019, § 44, den 21 november 2019, § 48, den 10 december 2019, § 47, den 23 januari 2020, § 29, den 20 februari 2020, § 28, den 19 mars 2020, § 47, den 16 april 2020, § 65, den 14 maj 2020, § 69, den 16 juni 2020, § 59, den 10 september 2020, § 58 och den 15 oktober 2020, § 66.

#### **Handling**

2019 nr 177.



## **§ 53 1238/19**

**Interpellation av Bettan Andersson (V) till kommunstyrelsens ordförande om genomförandet av Göteborgs Stads plan för att förbättra hbtq-personers livsvillkor**

### **Beslut**

Interpellationen bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 21 november 2019, § 51, den 10 december 2019, § 49, den 23 januari 2020, § 31, den 20 februari 2020, § 30, den 19 mars 2020, § 49, den 16 april 2020, § 66, den 14 maj 2020, § 70, den 16 juni 2020, § 60, den 10 september 2020, § 59 och den 15 oktober 2020, § 67.

### **Handling**

2019 nr 206.



## **§ 54 1328/19**

**Interpellation av Jörgen Fogelklou (SD) till  
kommunstyrelsens ordförande angående tips om  
ledningsproblem och avvikelser från regelverk i Göteborgs  
Spårvägar AB**

### **Beslut**

Interpellationen bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 10 december 2019, § 51, den 23 januari 2020, § 32, den 20 februari 2020, § 31, den 19 mars 2020, § 50, den 16 april 2020, § 67, den 14 maj 2020, § 71, den 16 juni 2020, § 61, den 10 september 2020, § 60 och den 15 oktober 2020, § 68.

### **Handling**

2019 nr 246.



## **§ 55 0304/20**

### **Interpellation av Jenny Broman (V) till kommunstyrelsens ordförande angående nedskärningar i socialtjänsten**

#### **Beslut**

Interpellationen bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 23 januari 2020, § 43, den 20 februari 2020, § 32, den 19 mars 2020, § 51, den 16 april 2020, § 68, den 14 maj 2020, § 72, den 16 juni 2020, § 62, den 10 september 2020, § 61 och den 15 oktober 2020, § 69.

#### **Handling**

2019 nr 272.



## **§ 56 0412/20**

**Fråga av Emmali Jansson (MP) till kommunstyrelsens ordförande angående ett pilotprojekt för att stimulera fossilfritt byggande**

### **Beslut**

Frågan bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 20 februari 2020, § 33, den 19 mars 2020, § 52, den 16 april 2020, § 69, den 14 maj 2020, § 73, den 16 oktober 2020, § 63, den 10 september 2020, § 62 och den 15 oktober 2020, § 70.

### **Handling**

2020 nr 19.



## **§ 57 0389/20**

**Interpellation av Jenny Broman (V) till kommunstyrelsens ordförande angående effektivisering som berör personalen i välfärden**

### **Beslut**

Interpellationen bordläggs till sammanträdet den 10 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 20 februari 2020, § 34, den 19 mars 2020, § 53, den 16 april 2020, § 70, den 14 maj 2020, § 74, den 16 juni 2020, § 64, den 10 september 2020, § 63 och den 15 oktober 2020, § 71.

### **Handling**

2020 nr 16.



## **§ 58 0552/20**

### **Interpellation av Jenny Broman (V) till grundskolenämndens ordföranden angående nedskärningar i skolan**

#### **Beslut**

Interpellationen bordläggs till sammanträdet den 12 december 2020.

#### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 19 mars 2020, § 55, den 16 april 2020, § 71, den 14 maj 2020, § 75, den 16 juni 2020, § 65, den 10 september 2020, § 64 och den 15 oktober 2020, § 72.

#### **Handling**

2020 nr 51.



## **§ 59 1354/20**

**Interpellation av Stina Svensson (FI) till kommunstyrelsens ordförande om insatser mot våld i nära relation som en effekt av Corona-pandemin**

### **Beslut**

Interpellationen bordläggs till sammanträdet den 12 december 2020.

### **Tidigare behandling**

Bordlagt den 15 oktober 2020, § 74.

### **Handling**

2020 nr 228.



## § 60

### Förteckning över anmälningsärenden

#### Beslut

Antecknas.

Efter kommunfullmäktiges sammanträde den 15 oktober 2020 har följande motion inkommit till kommunfullmäktige.

#### Motioner

- 2020-11-10 Motion av Gertrud Ingelman (V), Karin Pleijel (MP) och Stina Svensson (FI) om åtgärder för att göra Göteborg till en bättre cykelstad, KF handling 2020 nr 248.
- 2020-11-10 Motion av Gertrud Ingelman (V) och Daniel Bernmar (V) om att omvandla området innanför vallgraven till ett bilfritt "superkvarter", KF handling 2020 nr 249.
- 2020-11-10 Motion av Jenny Broman (V) om gratis mensskydd till barn och unga i grundskolan och gymnasieskolan, KF handling 2020 nr 250.



## Protokoll (nr 11)

Sammanträdesdatum: 2020-11-12

## BILAGA 1

| Plats | Ledamot                     | Ersättare           | Parti | Ankom | Utgick |
|-------|-----------------------------|---------------------|-------|-------|--------|
| 1     | Rhedin, Anneli              |                     | M     | 14:08 | 17:21  |
| 2     | Gustafsson, Pär             |                     | L     | 14:47 | 17:21  |
| 3     | Eriksson, Håkan             | Junevik, Urban      | V     | 14:50 | 17:21  |
| 61    | Akbas, Aslan                |                     | S     | 14:59 | 17:21  |
| 62    | Andreae, Ingrid             |                     | S     | 14:54 | 17:21  |
| 56    | Attenius, Jonas             |                     | S     | 15:03 | 17:21  |
| 10    | Bernmar, Daniel             |                     | V     | 14:46 | 17:21  |
| 54    | Blixt, Jessica              |                     | D     | 15:03 | 17:21  |
| 9     | Broman, Jenny               |                     | V     | 14:53 | 17:21  |
| 36    | Bäck, Kalle                 |                     | KD    | 14:53 | 17:21  |
| 31    | Bönfors, Emmyly             |                     | C     | 14:56 | 17:21  |
| 68    | Danielsson, Peter           |                     | D     | 15:04 | 17:21  |
| 33    | Darvik, Axel                |                     | L     | 15:14 | 17:21  |
| 20    | Eliasson, Johanna           |                     | V     | 14:53 | 17:21  |
| 75    | Femrell, Krista             |                     | SD    | 14:44 | 17:21  |
| 17    | Fogelgren, Ann<br>Catrine   |                     | L     | 14:55 | 17:21  |
| 64    | Hallengren, Håkan           |                     | S     | 14:50 | 17:21  |
| 52    | Hammarstrand,<br>Anna Karin |                     | D     | 14:59 | 17:21  |
| 38    | Jansson, Emmali             |                     | MP    | 14:56 | 17:21  |
| 57    | Johansson, Marina           |                     | S     | 14:56 | 17:21  |
| 5     | Josefson, Axel              |                     | M     | 15:01 | 17:21  |
| 74    | Kjaerbeck, Agneta           |                     | SD    | 15:04 | 17:21  |
| 47    | Lindberg, Karin             |                     | D     | 15:02 | 17:21  |
| 6     | Magnusson,<br>Hampus        |                     | M     | 15:00 | 17:21  |
| 7     | Miskovsky, Nina             |                     | M     | 14:59 | 17:21  |
| 53    | Munck, Henrik               |                     | D     | 15:00 | 17:21  |
| 24    | Norén, Erik                 |                     | V     | 14:52 | 17:21  |
| 18    | Odenjung, Helene            |                     | L     | 15:03 | 17:21  |
| 40    | Parbring, Bosse             | Bernholdsson, Hanna | MP    | 15:02 | 17:21  |
| 37    | Pleijel, Karin              |                     | MP    | 14:58 | 17:21  |

**Protokoll (nr 11)**

Sammanträdesdatum: 2020-11-12

|    |                              |                   |    |       |       |
|----|------------------------------|-------------------|----|-------|-------|
| 63 | Ramadanovic, Admir           |                   | S  | 14:52 | 17:21 |
| 15 | Ransgård, Jonas              |                   | M  | 14:50 | 17:21 |
| 81 | Rud Pedersén,<br>Amalia      |                   | S  | 15:02 | 15:46 |
| 12 | Sundberg, Anders             |                   | M  | 14:52 | 17:21 |
| 42 | Svensson, Stina              |                   | FI | 14:51 | 17:21 |
| 71 | Taxén Börjesson,<br>Pernilla |                   | SD | 15:00 | 17:21 |
| 14 | Tharing, Kristina            |                   | M  | 15:02 | 16:21 |
| 14 | Tharing, Kristina            | Hartzell, Åsa     | M  | 16:25 | 17:21 |
| 72 | Tidland, Björn               |                   | SD | 14:43 | 17:21 |
| 28 | Tykesson, Mattias            |                   | M  | 14:49 | 17:21 |
| 25 | Tånghag, Frida               |                   | V  | 14:54 | 17:21 |
| 60 | Voyvodova, Mariya            |                   | S  | 14:55 | 17:21 |
| 55 | Wannholt, Martin             |                   | D  | 15:03 | 17:21 |
| 45 | Widman, Camilla              |                   | S  | 14:43 | 17:21 |
| 44 | Yigit, Roshan                |                   | S  | 15:48 | 17:21 |
| 50 | Öjeskär, Veronica            |                   | D  | 14:53 | 17:21 |
| 66 | Örtendahl, Per<br>Anders     | Alfredsson, Karin | D  | 14:56 | 17:21 |
| 83 | Lann, Elisabet               |                   | KD | 15:03 | 17:21 |