

Styrelsehandling 9
Södra Älvstranden Utveckling AB
Diarienummer 0233/21
2022-06-13
Handläggare:
Fredrik Kogerfelt, Programägare Södra Älvstranden

Beslutsärende – ramäskande för Södra Älvstranden Utvecklings del i genom- förandet av program Skeppsbron, fas 1

Förslag till beslut

- Styrelsen för Södra Älvstranden AB beviljar 150 mnkr inklusive moms för genomförandet av program Skeppsbron, fas 1.

Sammanfattning

2008 tecknades ramavtalet mellan Fastighetsnämnden Göteborgs Stad och Södra Älvstranden AB med syfte att garantera förnyelsen av Södra Älvstranden mellan Rosenlund och Lilla Bommen samt att reglera utbyggnaden av allmän platsmark.

Detta var startskottet för bolagets arbete som mynnade ut i en ny detaljplan vars första etapp färdigställdes 2016 då Stenpirens nya resecentrum invigdes. I slutet av 2017 skulle etapp 2 av detaljplanen påbörjats men på grund av avsevärt högre kostnader för utbyggnaden av allmän platsmark än vad som tidigare antagits beslutade Kommunstyrelsen om en genomlysning av ekonomin. Under kommande år befann sig Skeppsbron etapp 2 i ett arbete med utredningar och återremisser i syfte att minska de skattefinansierade kostnaderna.

I november 2020 fattade så Kommunfullmäktige slutligen beslutet om att genomföra utbyggnaden av Skeppsbron i sin helhet. Älvstranden Utveckling fick i uppdrag att aktivt samordna berörda förvaltningar och bolag så att genomförandet av omvandlingen av Skeppsbron följer den beslutade inriktningen.

Sedan starten 2008 har Skeppsbron varit föremål för ett antal beslutsärenden i bolagets styrelse och totalt har ekonomiska medel äskats till ett värde av 295,15 mnkr varav 269 mnkr har upparbetats.

Sedan Kommunfullmäktige i november 2020 fattade det slutliga beslutet om att genomföra den sista etappen av utbyggnaden av Skeppsbron har bolaget utifrån sitt samordningsansvar arbetat med att återetablera den egna som stadens projektorganisation i form av tillsättning av resurser, framtagande av en övergripande tidplan och uppdatering av exploateringskalkylen utifrån nuvarande förutsättningar, risker och möjligheter. Älvstranden-koncernen förväntande exploateringsbidrag till staden, för att medfinansiera utbyggnaden av allmän platsmark uppgår till 485 mnkr. Storleken på det förväntade

exploateringsbidraget, upparbetande kostnader och förväntade intäkter från markförsäljning har varit normerande i arbetet med att prognostisera återstående kostnader för att uppnå ett nollresultat. Detta innebär att resterande ramäskande för Älvstrandens del i genomförandet av program uppgår till totalt 237 mnkr inklusive moms varav 150 mnkr avses med detta ärende.

Programmets övergripande tidplan visar att rivning av den gamla kajen och förberedelser för byggnation av garaget kan påbörjas under 2024, vilket är en förutsättning för den fortsatta byggnationen på kvartersmark som uppskattas påbörjas tidigast under 2027.

Detaljplanen förväntas vara fullt utbyggd 2030.

Bedömning av ärendets principiella beskaffenhet

Bolaget bedömer att ärendet inte är av principiell beskaffenhet

Bedömning ur ekonomisk dimension

Södra Älvstranden Utveckling förväntas göra ett nollresultat i Skeppsbron och står inte för någon risk kopplat till exploateringsekonomin. Detta förutsätter att bolagets kostnader inte överstiger intäkterna, vilket bedöms som föga troligt då intäkterna vida överstiger kostnaderna.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på ärendet utifrån denna dimension

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på ärendet utifrån denna dimension

Samverkan

Ingen samverkan har varit nödvändig med de fackliga organisationerna.

Expedieras

Styrelsesekreteraren diarieför och lägger ut den här handlingen tillsammans med styrelsesammanträdets protokoll inom två veckor efter avslutat styrelsesammanträde på goteborg.se

Definitioner

Detaljplanen	Avser Detaljplan för Skeppsbron m.m.
Genomförandeavtalet	Genomförandeavtal Skeppsbron m.m. mellan Göteborgs Stad, genom dess Fastighetsnämnd och Södra Älvstranden Utveckling AB.
Älvstranden	Södra Älvstranden Utveckling AB.
Program Skeppsbron	Avser samverkansorganisationen som är satt att leda genomförandet av detaljplanen.
Markutvecklingsprogrammet	Avser Södra Älvstranden Utveckling ABs organisation för att utveckla kvartersmark till stad från start till mål.
KF:s beslut	Kommunfullmäktige genomförandebeslut 2020-11-12.

Bilagor

- Bilaga 1. Resumé program Skeppsbron 2000–2017.pdf
- Bilaga 2. Handling_2020.nr.212.pdf
- Bilaga 3. KF.protokoll_20201112.pdf
- Bilaga 4. Genomförandeavtal FK.pdf
- Bilaga 5. Skeppsbron_försäljningsintäkter_220524FK.pdf
- Bilaga 6. Resursplan 2022–2030 Budget_220410FK.pdf
- Bilaga 7. Skeppsbron Programorganisation_220407FK.pdf
- Bilaga 8. Södra Älvstranden markutvecklingsprogram organisation_220409FK.pdf
- Bilaga 9. Övergripande tidplan Skeppsbron 2022-02-08.pdf

Ärendet

Ärendet avser ramäskande för Älvstrandens resterande del i genomförandet av program Skeppsbron vilket innefattar genomförande av samtliga aktiviteter inom ramen för markutvecklingsprogrammet och Älvstrandens ansvar för stadens programorganisation.

Bakgrund

Arbetet med att utveckla Skeppsbron tar sin början i beslutet att bygga Götatunneln vilket frigjorde markytan ovan jord. Nedan följer en resumé över åren som har förlöpt sedan dess och som i november 2020 mynnade ut i att Kommunfullmäktige fattade beslut om Skeppsbrons genomförande.

Resumé program Skeppsbron 2000–2022

2000–2017

För en sammanfattning av arbetet under dessa år, se bilaga 1.

2018–2020

I november 2018 presenterade stadsledningskontoret, på uppdrag av Kommunfullmäktige ett antal besparingar och förslag på intäktsökningar vilket resulterade i att nettounderskottet kunde reduceras. På vidare uppdrag från Kommunfullmäktige befann sig Skeppsbron etapp 2 mellan 2018 och 2020 i ett arbete med utredningar och återremisser i syfte att minska det skattefinansierade åtagandet som ett genomförande av detaljplanen skulle innebära.

Den 12 november 2020 fattar Kommunfullmäktige beslut (se bilaga 2 och 3) att Skeppsbron etapp 2 ska genomföras. Älvstranden Utveckling AB ges i uppdrag att aktivt samordna berörda förvaltningar och bolag så att genomförandet av omvandlingen av Skeppsbron följer den beslutade inriktningen. Samtidigt beslutas att Trafikkontoret ska samordna utbyggnaden av allmän platsmark och Göteborgs Stads Parkeringsbolag ska ansvara för att uppföra och driva den underjordiska garageanläggningen.

2021–2022

Arbetet med att återetablera programorganisationen för Skeppsbron påbörjas parallellt med att en utredning sätts för att, i enlighet med Kommunfullmäktiges genomförandebeslut utreda förutsättningarna för att genom detaljplaneändringar tillskapa ytterligare exploateringsvolym av kvartersmarken. Utredningen slår fast att det utöver de sedan tidigare utpekade byggrätterna 'Triangelntomten' och 'Skeppsbropiren' inte finns förutsättningar inom gällande detaljplan för ökad exploatering i form av ökade byggnadshöjder då en sådan avvikelse inte kan anses förenlig med plan- och bygglagen.

Återetableringsfasen i form av tillsättning av resurser utifrån beslutad organisationsstruktur, inhämtning av ytterligare beslut i respektive organisation, antagande av programdirektiv samt upphandling av konsulttjänster var i stora delar klar i slutet av 2021. I slutet av året står Platzer/Bygg-Göta:s tillbyggnad av Merkurhuset klar för inflyttning.

I början av 2022 återupptog Trafikkontorets projekteringsorganisation sitt arbete och under våren kommer Göteborgs Stads Parkeringsbolag AB återuppta sitt projekteringsarbete av det underjordiska parkeringsgaraget. Detta görs i samverkan då det finns ett antal beroenden mellan anläggningarna.

Detaljplanens syfte och omfattning

Huvudsyftet med detaljplanen är att förena staden med vattnet och hela en idag trasig stadsbild. Målbilden är att skapa "Göteborgarnas nya, spännande mötesplats vid älven. Här ska skapas en levande blandstad med attraktiva bostäder, goda förutsättningar för utveckling av verksamheter, ytor för rekreation och en spännande mötesplats vid älven. Målsättningen är att utveckla ett stadsrum som präglas av aktivitet, mänsklig närvaro och trygghet.



Figur 1. Planområdet är beläget i Göteborgs centrum, mellan Stora Hamnkanalen och Rosenlundskanalen vid Göta älv.

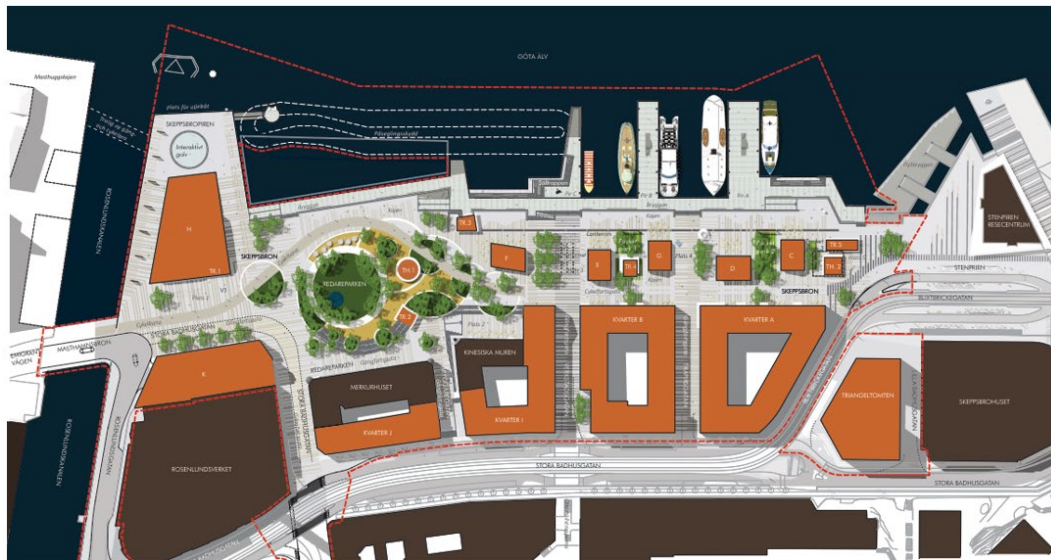
Utifrån detaljplanens övergripande målbild har följande definition arbetats fram av programledningen:

- Skeppsbron upplevs som en självklar destination med tydlig identitet.
- Det finns ett folkliv på Skeppsbron, stora delar av dygnet och året om.
- Volym besökare gör att platsen upplevs myllrande och levande.
- Människor passerar Skeppsbron som en naturlig del av att förflytta sig i staden, men en stor andel stannar till och uppehåller sig på platsen.
- Besökare utgörs av en bred mångfald, och består av göteborgare från stadens samtliga stadsdelar.
- Utbudet på Skeppsbron attraherar olika socioekonomiska grupper.
- Skeppsbron attraherar även besökare från storgöteborg och turister.

Programmets omfattning avser projektering och byggnation av nedanstående objekt:

- Ny park, Redareparken.
- Kajstråk inklusive bryggor och pirar.
- Toaletter, skötrum, offentlig service, info.
- Lokalgator.
- Underjordisk P-anläggning.

- 450 bostäder.
- Verksamhetslokaler.
- Kommersiella lokaler i gatuplan enligt konceptet ”levande bottenvåningar”.
- Förskola.
- Huset på Skeppsbropiren ”Nockenhuset.”
- Åtgärder för att hantera dagvatten inom planområdet.
- Bevarande av befintliga Q-märkta byggnader (Kinesiska muren och Merkurhuset.)
- Höjning och förstärkning av Rosenlundskaen.
- Bad i älven (endast om extern finansiering medger.)



Figur 2. Tillkommande byggnation av kvarters- och allmän platsmark på Skeppsbron.

Vision Älvstaden

Program Skeppsbron ingår som ett av två program i huvudprogrammet Södra Älvstranden och ska medverka till att uppfylla strategierna i Vision Älvstaden.

Visionen syftar till att bidra till en hållbar utveckling där centrala Göteborg ska växa till dubbel storlek genom öppenhet, samarbete, kunskapsutveckling och ett tydligt ledarskap. Målet är att skapa en attraktiv och hållbar stad ur ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv. De bärande strategierna i Vision Älvstaden är:

Hela staden

Vi ska hela staden – vi ska motverka segregationen och bygga samman staden över älven. Vi ska skapa en blandad stad med starka stråk och många levande mötesplatser. Vi ska samtidigt ge möjlighet för stadens invånare att vara delaktiga i hur Älvstaden används och utvecklas.

Möta vattnet

Vi ska möta vattnet – vi ska skapa ett levande och attraktivt älvrums och klara klimatförändringarnas effekter. Det ska vara enkelt att leva hållbart här.

Stärka kärnan

Vi ska stärka kärnan – för att stärka Göteborg och Västsverige som helhet. Vi ska utforma Älvstaden så att vi stimulerar utvecklingen mot en mer diversifierad och robust ekonomi.

Ärendets historik

2008 upprättades ett ramavtal mellan Göteborgs Stad genom dess Fastighetsnämnd och Södra Älvstranden Utveckling AB med syfte att garantera förnyelse av Södra Älvstranden mellan Rosenlund och Lilla Bommen samt att reglera utbyggnaden av allmän platsmark. Nedan följer en sammanfattning av de styrelsebeslut som inneburit beslut om investeringsmedel sedan dess:

Tabell 1. Sammanställning över Styrelsebeslut avseende Program Skeppsbron 2008–2019.

År	Avser	Beslutad budget	Utfall/bokfört	Kvarstående beslutad budget att nyttja per 2022-03-31
2008–2012	Beslut avseende projektbudget för utredningar samt detaljplanearbete.	74,9 mnkr	73,4 mnkr	0 mnkr
2013	Beslut om förvärv av fastigheterna Inom Vallgraven 50:2 och 50:4 från Skanska.	34 mnkr	30,4 mnkr	0 mnkr
2014	Beslut avseende projektbudget för genomförandeskedet.	31,25 mnkr	29,55 mnkr (1,7 mnkr överfört till Fastighetsutveckling av bottenvåningarna)	0 mnkr
2016	Beslut om investering i samband med Göteborgs Stads Parkerings AB:s anläggande av parkeringsanläggning.	105 mnkr	90,5 mnkr (Ingår 10,5 mnkr avsatt för kommande marksanering (bokförda värden)	0 mnkr (resterande 14,5 ingår i kommande kostnader för marksanering)
2017	Beslut om att teckna markanvisningsavtal via direktanvisning samt överenskommelse om grund-förstärkningar med KB Biet inom Kvarteret Merkur, fastigheterna inom Vallgraven 49:4 och 49:5.	25 mnkr Älvstranden kompenserar KB Biet för att genomföra grund-förstärkningar	25 mnkr	0 mnkr
2018	Beslut om interim budget för genomförandeskedet maj-oktober 2018.	10 mnkr	10 mnkr	0 mnkr
2019	Beslut om kompletteringsäskande för fortsatt arbete med Program Skeppsbron	15 mnkr	10 mnkr	5 mnkr
	Totalt:	295,15 mnkr	269 mnkr	5 mnkr

Ärendet i detalj

Detta ramäskande inbegriper både Älvstrandens ansvar för programorganisationen och det egna markutvecklingsprogrammet.

Bakgrund

Genomförandeavtalet ”Skeppsbron mm Dnr 500–0248/09” (se bilaga 4), mellan Älvstranden och Göteborgs Stad genom dess Fastighetsnämnd reglerar Älvstrandens åtagande i genomförandet av Detaljplan för Skeppsbron etapp 1 och 2. Detta tillsammans med Kommunfullmäktiges beslut från 2020-11-12 definierar Älvstrandens ansvar för genomförandet som är att aktivt samordna berörda förvaltningar och bolag så att genomförandet av omvandlingen av Skeppsbron följer intentionerna i detaljplanen samt den av Kommunfullmäktige beslutade inriktningen. Utöver att ansvara för den övergripande samordningen av program Skeppsbron är även Älvstranden markägare på Skeppsbron vilket omhändertas i Älvstrandens markutvecklingsprogram Skeppsbron. De flesta byggrätterna markanvisades redan 2017 och totalt återstår fyra byggrätter att markanvisa.

Detta ramäskande inbegriper således både Älvstrandens ansvar för programorganisationen och det egna markutvecklingsprogrammet.

Övriga aktörer inom staden är Trafikkontoret som sköter samordningen av projektering och utförande med berörda kommunala förvaltningar samt ledningsägande bolag avseende utförandet av de kommunaltekniska anläggningarna och Göteborgs Stads Parkeringsbolag som ansvarar för att uppföra och driva den underjordiska garageanläggningen.

Enligt programmets övergripande tidplan förväntas byggnationen påbörjas under 2024 och pågå fram till 2030.

Ekonomi

Programmets finansiering – totalekonomi utifrån ett Stadenperspektiv

Programmet samfinansieras av Trafiknämnden och Älvstranden i enlighet med Genomförandeavtalet mellan Fastighetsnämnden och Älvstranden och utifrån förutsättningarna som framgår av KF-beslutet.

Genomförandeavtalet bygger på en äldre finansieringsmodell där Älvstrandens markutvecklingsöverskott ska föras över till Staden (TK) som exploateringsbidrag, det vill säga att Älvstranden Utveckling erlägger exploateringsbidrag motsvarande bolagets nettoresultat i projektet. En ökning av Älvstrandens intäkter leder därmed till en lika stor ökning av exploateringsbidraget. På motsvarande sätt innebär en minskad intäkt för Älvstranden att exploateringsbidraget sjunker med samma belopp. Nettot som finns kvar av Älvstrandens resultat efter att byggrätter har sålts och efter att avdrag för Älvstrandens kostnader (inklusive bokförda värden) i Skeppsbron har gjorts kommer att erläggas till Trafikkontoret. Därmed anses Älvstranden ha erlagt exploateringsbidrag för Skeppsbron. Det innebär att Älvstranden förväntas göra ett nollresultat i Skeppsbron och står inte för

någon risk kopplat till exploateringsekonomi, förutsatt att Älvstrandens kostnader totalt, inklusive bokförda värden, inte överstiger intäkterna. Älvstrandens förväntade exploateringsbidrag till staden enligt KF-beslutet för att uppnå ett nollresultat uppgår till 485 mnkr.

Älvstrandens exploateringsbidrag är dock inte tillräckligt för att finansiera utbyggnaden av allmän platsmark som har en beslutad kostnadsram på 1405 mnkr. Det överskjutande finansieringsbehovet uppgår till 860 mnkr vilket finansieras genom skattemedel i Trafiknämndens budget. Resterande finansiering av kostnadsramen utgörs av ledningsintäkter.

Om Älvstrandens förväntade exploateringsbidrag inte uppnår den förväntade nivån och/eller Trafikkontorets prognos överstiger beslutad kostnadsram åligger det i första hand programledningen att hantera situationen genom att uppmärksamma Trafikkontoret på att se över kostnadsbilden. Programledningen ansvarar även för att rapportera avvikelser till Kommunstyrelsen/Kommunfullmäktige via stadsledningskontorets rapporteringsrutiner.

Göteborgs Stads Parkeringsbolag AB finansierar fullt ut projekteringen och uppförandet av den underjordiska parkeringsanläggningen och därtill hörande anläggningar, såsom in- och utfarter, underfarter, hissar, trapphus och tekniska installationer med mera. Eftersom parkeringsanläggningen utgör grundläggning för ovanliggande allmän platsmark inklusive ledningsförläggning kommer projekteringen och utförandet av de bägge anläggningarna ske samordnat inom programmet.

Älvstrandens exploateringsekonomi, prognos 2022-03-31

Då ramaskandet omhändertar Älvstrandens egna markutvecklingskostnader och Älvstrandens kostnader hänförliga till samordningsansvaret redovisas dessa båda som exploateringskostnader.

Exploateringsintäkter från markförsäljningar

Den prognostiserade intäktsnivån från markförsäljningar uppgår till 896 mnkr. Prognostiserade byggrättsintäkter utgår ifrån att:

- Älvstranden ingår marköverlåtelseavtal med markanvisade exploatörer för de stora bostadskvarteren (Kvarter A och Kvarter B) och de fyra kajhusen utifrån byggrättsvärden i nuvarande markanvisningsavtal. Byggrättsvärdena kan komma att påverkas i negativ eller positiv riktning utifrån det faktum att avtalen ingicks redan 2017 och krav kan ställas kring omförhandling av villkor. Bolaget gör dock bedömningen att nuvarande byggrättsvärden kan innehållas.
- Ökad exploatering av byggrätten Triangelntomten från 9–11 våningar till 11–13 våningar utifrån byggnadsnämndens beslut 2022-05-17 om att upprätta en detaljplan för ändrad byggnadshöjd. Planarbetet förväntas påbörjas under 2023. Älvstrandens planansökan innehöll förslaget att öka byggnadshöjden till motsvarande 16 våningar i enlighet med KF-beslutet om att utreda förutsättningar för ökade exploateringsvolym. Byggnadsnämndens beslut innebär minskade intäkter på 100 mnkr vilket påverkar Älvstrandens exploateringsbidrag som finansierar utbyggnaden av allmän platsmark med motsvarande belopp.
- Tillbyggnaden i Kv Redaren (Kinesiska muren) säljs till Framtiden AB på marknadsmässiga villkor i enlighet med KF:s beslut.

- Byggrätt Rosenlundstomten väderas utifrån parkeringsändamål. Troligtvis blir intäkten högre motsvarande kontorsändamål då Rosenlundsverkets framtid finns tydligare klarlagd.

Se bilaga 5 för en detaljerad sammanställning över budgeterade exploateringsintäkter från försäljning av byggrätter.

Exploateringskostnader

Den prognostiserade kostnadsnivån för markutveckling och Älvstrandens samordningsansvar för programmet uppgår till totalt 511 mnkr inklusive moms. Av dessa utgör 269 mnkr upparbetade kostnader och resterande 242 mnkr avser kommande kostnader.

Kostnadsslag	Kostnad	
Upparbetade kostnader per 2022-03-31	269 mnkr (Inkl. bokförda värden)	
Marksanering och arkeologi	77 mnkr	} 242 mnkr
Programledning*	89 mnkr	
Grundläggning av Nockenhuset (exkluderat delen ovan garageanläggningen)	25 mnkr	
Indexreglering (3 %/år)	29 mnkr	
Oförutsedda kostnader (10 % av prognostiserade kostnader)	19 mnkr	
Markanvisningar	3 mnkr	
Summa:	511 mnkr	

Tabell 2, Prognostiserade exploateringskostnader.

Se bilaga 6 för en detaljerad sammanställning av programledningskostnaderna.

*

Programmets beviljade investeringsram är i dagsläget 295 mnkr. Av beviljad investeringsram uppgår det kvarvarande utrymmet som kan nyttjas för kommande aktiviteter till 5 mnkr (se Tabell 1). Då prognostiserade kvarvarande kostnader uppgår till 242 mnkr innebär det att resterande ramäskandet för Älvstrandens del i genomförandet av program uppgår till totalt 237 mnkr ($242 \text{ mnkr} - 5 \text{ mnkr} = 237 \text{ mnkr}$) inklusive moms. Resterande ramäskande för Älvstrandens del i genomförandet av program Skeppsbron har delats upp i två faser utifrån att genomförandetiden sträcker sig över en lång tidsperiod med flera osäkerhetsfaktorer på vägen, bland annat när byggnationen av det underjordiska parkeringsgaraget kan påbörjas, vilket är en förutsättning för kommande byggnation på kvartersmark. Genom att dela upp ramäskandet i två faser kan ett kommande ramäskande anpassas utifrån upparbetningstaken och framdriften i programmet:

- Fas 1 – Avser aktiviteter i programmet och markutvecklingsprogrammet under perioden 2022-2026. De enskilt största kostnadsposterna under Fas 1 är kostnader för marksanering/arkeologi, grundläggning och programledning. Ramäskandet för Fas 1 utgör kostnader motsvarande 150 mnkr.

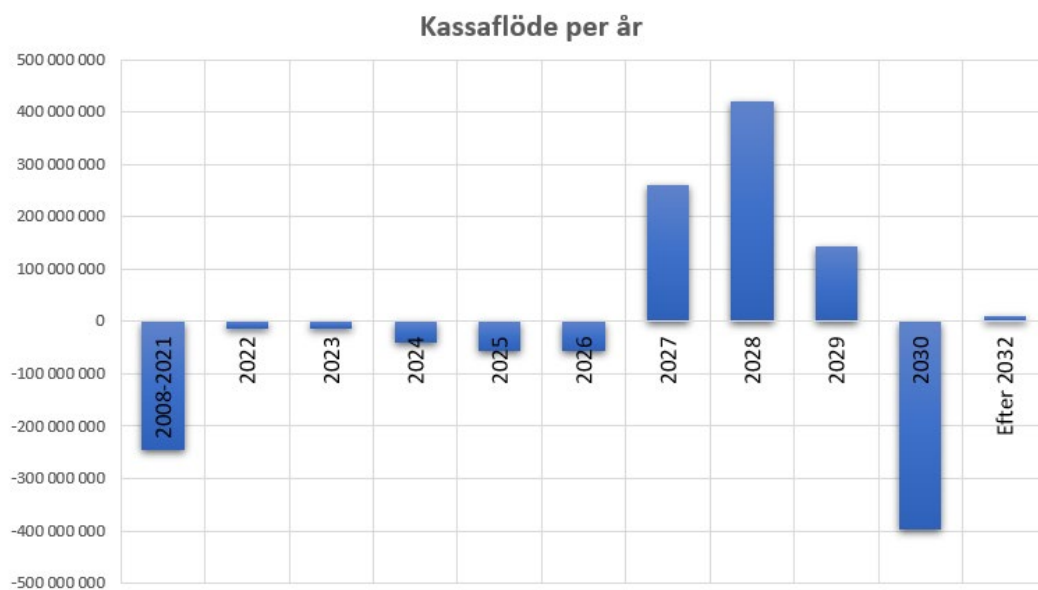
Fas 2. Avser aktiviteter i programmet och markutvecklingsprogrammet under perioden 2026–2030, det vill säga efter det att merparten av intäkterna från försäljning av byggrätter finns säkrade i form av marköverlåtelseavtal. Ramäskandet för Fas 2 avser framför allt programledningskostnader motsvarande 87 mnkr.

Exploateringsbidrag

Prognostiserat nettoresultat som erläggs Trafikkontoret i form av exploateringsbidrag uppgår till 385 mnkr vilket är 100 mnkr under den av KF-beslutade förväntade nivån.

Kassaflöde

Älvstrandens exploateringsekonomi avseende Skeppsbron förväntas uppnå ett positivt kassaflöde år 2027. Det prognostiserade nettoresultatet att erlägga Trafikkontoret förutsätts ske efter programmets genomförandetid, tidigast år 2030. Då Göteborgs Energi har tagit beslut om en tidigare avveckling av Rosenlundsverket avvaktar bolaget med att exploatera byggrätten till dess att förutsättningarna kring vad som kommer hända med Rosenlundsverket är kända. Därav att diagrammet nedan visar på ett kassaflöde efter år 2030.



Figur 3. Kassaflöde per år avseende Älvstrandens del i program Skeppsbron.

Resurs- och kostnadsanalys

En kalkyl för Älvstrandens kostnader för genomförande av program Skeppsbron har utarbetats baserat på tillgänglig information om åtagandets omfattning. Det finns fortfarande osäkerheter kring bedömda kostnader, men riskerna för väsentliga avvikelser mellan utfall och budget bedöms vara små. Kalkylen anses därför utgöra en bra grund för bedömningar av kostnader över hela genomförandetiden. I kalkylen har indexuppräknings gjorts med 3 % årligen med år 2021 som basår. Indexuppräknings baseras på Konsumentprisindex (KPI) då merparten av kostnaderna är arbetskostnader. För att kunna hantera oförutsedda kostnader finns 19 mnkr avsatta i kalkylen vilket motsvarar cirka 10 % av återstående prognostiserade kostnader.

Avgränsningar

Kajhus 3 och de så kallade Bottenvåningarna på Skeppsbron ingår inte i detta ramäskande då dessa båda är projekt i Älvstrandens Fastighetsportfölj. Projekten löper dock parallellt med det övriga arbetet på Skeppsbron och ni nära samarbete med markutvecklingsprogrammet.

Styrning och ledning

Programorganisationen – Stadens samverkansorganisation

Stadens programorganisation för att genomföra detaljplan Skeppsbron består av programledningen med två underliggande delprogram; Delprogram Kvarter och Delprogram Allmän plats och Garage. Inom Delprogram Allmän plats och Garage finns tre projekt, projekt Gata & Park, projekt Kaj och projekt Garage. Programmet har medvetet lagt komponenterna Gata & Park, Kaj och Garage i samma delprogram för att möjliggöra en god samordning dessa emellan. Älvstrandens ansvar avser den övergripande programledningen samt ledningen av delprogram Kvarter.

I likhet med hela Älvstadens samverkansorganisation kan beslut endast fattas i konsensus och varje deltagare bär ansvaret för sitt beslut och för att förankra det i sin linjeorganisation. Till sitt stöd har programledningen en styrgrupp som ska vara rådgivande inom ramen för programmets beslutade tid, kostnad och omfattning.

Se bilaga 7 för organisationsstrukturen i sin helhet

Älvstrandens organisation

Skeppsbron ingår som ett av två delprogram i Älvstrandens markutvecklingsprogram Södra Älvstranden där den andra delen är intilliggande Masthugskajen. Den ansvariga delprogramledaren för Skeppsbron leder arbetet med att utveckla bolagets kvartersmark till färdig stad, dels genom att samordna markanvisade byggherrar, dels genom att representera bolaget och byggherrarna i den staden-gemensamma programorganisationen.

Delprogramledaren för Skeppsbron rapporterar till programledaren för markutvecklingsprogrammet Södra Älvstranden. Se bilaga 8 för organisationsstrukturen i sin helhet.

Rapportering

Programledaren för Södra Älvstranden upprättar månadsvis en lägesrapport utifrån väsentliga händelser avseende tid, kostnad, resurser och kvaliteter/omfattning. Lägesrapporten blir en del av portfölj markutvecklings lägesrapport som rapporteras via VD-rapporten till styrelsen. I tillägg så har styrelsen beslutat att Södra Älvstranden har ett stående informationsärende på styrelsesammanträdena.

Utöver ordinarie rapportering i Älvstaden har Kommunfullmäktige beslut om en särskild rapporteringsskyldighet gentemot Kommunstyrelsen om att halvårsvis rapportera; upparbetade kostnader, ekonomisk prognos fram till färdigställande, utveckling av riskreserven och utveckling av projektets risker. Stadsledningskontoret ansvarar för formerna för rapporteringen med utgångspunkt i programledningens rapportering till huvudprogramstyrgrupp Södra Älvstranden.

Identifierade risker

Triangeltomten

KF-beslutet och tillika Skeppsbrons totalekonomi bygger på att exploateringsgraden för den så kallade Triangeltomten kan ökas i form av ökat antal våningsplan och att samtliga våningsplan förutom entréplan är bostadsrättsändamål. En planansökan (frimärksplan)

lämnades in till stadsbyggnadskontoret i slutet av 2021 och planbesked erhålls 2022-05-17. Då planbeskedet innehöll färre antal våningsplan minskar Älvstrandens exploateringsintäkter tillika exploateringsbidrag med i storleksordningen 100 mnkr, förutsatt att den nya detaljplanen vinner laga kraft. Detta får dock ingen påverkan på Älvstrandens exploateringsekonomi då det enligt Genomförandeavtalet är Älvstrandens nettointäkt som ska betalas till Trafikkontoret. Finansieringsunderskottet uppstår i stället i budgeten för utbyggnaden av allmän platsmark.

Marksanering och arkeologi

I kalkylen finns medel avsatta för marksanering och arkeologiska kostnader som bygger på markmiljöundersökningen som gjordes 2017. Merparten av de föroreningar som finns under mark och arkeologiska fynd är således identifierade men det föreligger alltid en risk att dessa kostnader ökar om det visar sig att det är mer förorenade massor och arkeologiska fynd än förväntat.

Förläggning av vattendomen

En ansökan om förlängning av vattendomen som löper ut 2024 skickades in under hösten 2021 till Mark- och Miljödomstolen. Att Mark- och Miljödomstolen beviljar ett förlängt tillstånd är avgörande för genomförandet av detaljplanen.

Tidsförskjutningar

Förverkligandet av detaljplanen för Skeppsbron är präglad av tidsförskjutningar och det finns ett antal identifierade moment som skulle kunna skapa ytterligare tidsförskjutningar, bland annat den parallella utbyggnaden av Masthuggskajen och Halvön samt samordningen av det underjordiska parkeringsgaraget och allmän platsmark.

Avtalsstruktur

Genomförandeavtal med Staden

Genomförandeavtalet tecknades 2013 mellan Göteborgs Stad, genom dess Fastighetsnämnd och Älvstranden och reglerar exploateringen av det område som omfattas av detaljplanen. Älvstranden har identifierat delar i avtalet som kan komma behöva revideras.

Byggrätter



Figur 4 - Illustration Skeppsbron från Genomförandestudien 2018.

År 2017 utlyste Älvstranden en markanvisningstävling för merparten av byggrätterna och det tecknades markanvisningsavtal med följande byggherrar:

	Kvarter A	Nodr (f.d. Veidekke)
	Kvarter B	AF Projektutveckling (Numera samägt med Obos)
	Kajhus 1	Studor AB
	Kajhus 2	BJC Group AB
	Kajhus 4	TB-Projekt Väst AB
	Kajhus 5	BJC Group AB

Tabell 3. Markanvisade byggrätter Skeppsbron.

I samband med tecknandet av markanvisningsavtal tecknades även ett gemensamt samverkansavtal 'Konsortieavtal' som beskriver hur parterna under ledning av Älvstranden ska verka tillsammans under utbyggnaden. Markanvisningsavtalen och Samverkansavtalet löper ut till sommaren 2022 men kommer förlängas till dess att köpeavtal och exploaterings- och marköverlåtelseavtal tecknas vilket sker cirka ett år innan tillträdesdag. (Se avsnitt Tidplan.)

Byggrätterna Triangeltomten och Nockenhuset kvarstår att markanvisa liksom tillbyggnaden i kvarteret Redaren som enligt KF-beslutet ska anvisas Framtiden AB för utveckling av hyresrätter. Det mittersta kajhuset, Kajhus 3 planeras att uppföras i egen regi med Älvstranden som byggherre och förvaltare. Byggrätt Rosenlundstomten ligger framför nuvarande Rosenlundsverket men då Göteborgs Energi har tagit beslut om en tidigare avveckling av Rosenlundsverket avvaktar bolaget med att exploatera byggrätten till dess att förutsättningarna för vad som händer med Rosenlundsverket är klarlagda.

Överlåtelseavtal

Tillbyggnad till Merkurhuset

2017 tecknade Älvstranden överlåtelseavtal med KB-Biet (Platzer/Bygg-Göta) avseende fastigheterna inom Vallgraven 49:4 och 49:5. KB-Biet:s tillbyggnad ut mot Stora Badhusgatan stod klar i slutet av 2021.

Underbyggnadsrätt till P-bolaget

Älvstranden överlät fastigheten till Göteborgs Stads Parkeringsbolag AB 2016-06-10 vilket regleras i överlåtelseavtalet.

Skeppsbron 4 (Kinesiska muren) i Kvarteret Redaren

Higabs styrelse beslutade 2015-06-04 om att förvärva fastigheten från Älvstranden Utveckling. Sedan dess har Higab låtit utföra grundförstärkning av fastigheten. Ett gemensamt projektkontor kommer inrättas och nyttjas av stadens aktörer under utbyggnaden av Skeppsbron.

Tidplan

Programmets övergripande tidplan visar att projektering och upphandling av den underjordiska parkeringsanläggningen kommer ske under åren 2022–2023 vilket innebär att rivning av den gamla kajen och förberedelser för byggnation av garaget påbörjas 2024. Då garaget utgör grundläggning för allmän platsmark och är en förutsättning för kommande arbeten på kvartersmark är garagets förutsättningar och utbyggnadstakt normerande för när Älvstranden och övriga byggherrar kan ta sin mark i anspråk och påbörja byggnationer på kvartersmark. Enligt nuvarande tidplan kan detta ske tidigast 2027. Tidplanen för detta får dock anses osäker då det i dagsläget finns flera kända faktorer och risker inom programmet som kan komma påverka tidplanen.

Se bilaga 9 för en övergripande tidplan för programmet.

Föredragande

- Fredrik Kogerfelt, Programägare Södra Älvstranden.

Olika dimensioner

Bedömning ur ekonomisk dimension

Älvstrandens Genomförandeavtal med Staden/Fastighetskontoret reglerar att nettoresultatet som finns kvar efter det att byggrätter har sålts och efter att avdrag för Älvstrandens kostnader har gjorts kommer att erläggas till Trafikkontoret i form av exploateringsbidrag. Det innebär att Älvstranden förväntas göra ett nollresultat i Skeppsbron och står inte för någon risk kopplat till exploateringsekonomin. Detta förutsätter att Älvstrandens kostnader inte överstiger intäkterna vilket bedöms som föga troligt då intäkterna vida överstiger kostnaderna, även om det visar sig att det inte är möjligt att öka byggrätt Triangelmtomten exploateringsgrad.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på ärendet utifrån denna dimension.

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på ärendet utifrån denna dimension.

Program Skeppsbron 2000–2017

2000–2007

Efter att ha diskuterats politiskt sedan 1980-talet påbörjades vid millennieskiftet bygget av Götatunneln som skulle råda bot på en hopplös trafiksituation och avlasta centrum från tung genomfartstrafik. Lagom till målgången av Volvo Ocean race den 18 juni 2006 stod Götatunneln klar och som en följd av det frigjordes delar av hamnstråket, där Skeppsbron ingår, från trafik som under årtionden skapat en barriär mellan innerstaden och Göta älv. Under byggnationen av Götatunneln påbörjades 2003 ett omfattande idé- och utvecklingsarbete i form av programsamråd och parallella stadsanalyser. Planprogrammet för Södra Älvstranden antogs av Kommunfullmäktige i maj 2007.

2008–2012

I 2008 tecknades ett ramavtal mellan Fastighetsnämnden Göteborgs stad och Södra Älvstranden Utveckling med syfte att garantera förnyelse av Södra Älvstranden mellan Rosenlund och Lilla Bommen samt att reglera utbyggnaden av allmän platsmark. Arbetet med detaljplanen för Skeppsbron påbörjas och mynnar ut i en lagakraftvunnen detaljplan avseende etapp 1 i juni 2012. Etapp 1 avser utbyggnaden av en ny spårvagnssträckning längs Stora Badhusgatan och anläggandet av en ny knutpunkt för kollektivtrafiken vid Stenpiren.

Samma år som detaljplanens etapp 1 antogs beslutade KF om Vision Älvstaden vilket visar på vilken riktning man vill att Göteborg ska utvecklas mot i stadens centrala delar. Skeppsbron införlivades i Vision Älvstaden och ingår sedan dess som ett av två delområden (det andra är Masthugskajen) i det som kallas Södra Älvstranden.

2013–2017

Arbetet med att färdigställa detaljplanen för etapp 2 för Skeppsbron fortskrider och baserat på ett tidigare tecknat ramavtalet ingick Fastighetskontoret Göteborgs stad och Södra Älvstranden Utveckling AB i juni 2013 ett genomförandeavtal som reglerar genomförandet av etapp 2 av detaljplanen för Skeppsbron. Samtidigt påbörjas utbyggnaden av den nya spårvagnssträckningen och byggandet av Stenpiren.

I april 2015 vinner detaljplanen för etapp 2 laga kraft vilket innefattar ett nytt kajstråk med bland annat park och torgtor, kvarter med cirka 450 bostäder, restauranger, lokaler, affärer och kontor. Året efter invigs det nya resecentret vid Stenpiren. Samtidigt fortskrider planeringsarbetet inför genomförandet av etapp 2 bland annat genom att Södra Älvstranden Utveckling AB och Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag ingår ett genomförandeavtal där Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag åtar sig att fullfölja uppförandet av ett underjordiskt parkeringsgarage. Älvstranden Utveckling genomför även en markanvisningstävling av de två stora kvarteren och de mindre kajhusen samt tecknar överlåtelseavtal med KB-Biet (Platzer/Bygg-Göta) avseende fastigheterna på baksidan av Merkurhuset.

I slutet av 2017 var program Skeppsbron redo för att gå in i genomförandefasen men Trafikkontorets genomförandestudie som presenterades visade på avsevärt högre kostnader än vad som tidigare antagits utifrån förändrade förutsättningar. Kommunstyrelsen beslutade då att en genomlysning av ekonomin för Skeppsbron skulle genomföras.

Handling 2020 nr 212

Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Yrkande från S, M, L och C den 30 september 2020 med förslag till beslut av kommunstyrelsen för egen del har bifallits.

Kommunstyrelsen tillstyrker yrkande från S, M, L och C den 30 september 2020 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden, tillsammans med framförallt Älvstranden Utveckling AB och kommunstyrelsen, samt övriga berörda nämnder och bolag 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 scenarion.
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 planerade 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 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 piren och allmän platsmark där det är möjligt utan att menligt inverka på de nyttor som beskrivs i tjänsteutlåtandet.
7. Älvstranden Utveckling AB, tillsammans med framförallt byggnadsnämnden, fastighetsnämnden och kommunstyrelsen får i uppdrag att genomföra:
 - Kvarteret Redaren, exkl. Kinesiska muren, ska exploateras via gällande avtal med 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. (exkl. kvarteret Redaren som går till Framtiden AB 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 parkering AB:s hemställan tillstyrks (Dnr: 1586/17). Göteborg Stads parkering AB får också i uppdrag att genomföra utbyggnad av kajgaraget i enlighet med det hållbarhetstänk som ska prägla kommunens arbete. Möjlighet till elbilsaddning 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.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Martin Wannholt (D), Karin Pleijel (MP) och Daniel Bernmar (V) yrkade bifall till yrkande från MP, V och D den 25 september 2020.

Jonas Attenius (S) och ordföranden Axel Josefson (M) yrkade bifall till yrkande från S, M, L och C den 30 september 2020 och avslag på yrkande från MP, V och D den 25 september 2020.

Vid omröstning beträffande Martin Wannholts m fl yrkande och Jonas Attenius och Axel Josefsons yrkande röstade Blerta Hoti (S), Helene Odenjung (L), Emmyly Bönfors (C), Jonas Attenius (S), tjänstgörande ersättarna Nina Miskovsky (M) och Viktoria Tryggvadottir Rolka (S) samt ordföranden Axel Josefson (M) för bifall till Jonas Attenius och Axel Josefsons yrkande.

Daniel Bernmar (V), Martin Wannholt (D), Karin Pleijel (MP), Grith Fjeldmose (V), Jessica Blixt (D) och Jörgen Fogelklou (SD) röstade för bifall till Martin Wannholts m fl yrkande.

Kommunstyrelsen beslutade med sju röster mot sex att bifalla Jonas Attenius och Axel Josefsons yrkande.

Martin Wannholt (D) och Jessica Blixt (D) reserverade sig mot beslutet.

Karin Pleijel (MP) reserverade sig mot beslutet.

Elisabet Lann (KD) antecknade följande till protokollet: Om jag hade haft rätt att rösta hade jag röstat för bifall till Jonas Attenius och Axel Josefsons yrkande.

Elisabet Lann (KD) antecknade som yttrande en skrivelse från den 30 september 2020.

Jörgen Fogelklou (SD) antecknade som yttrande en skrivelse från den 25 september 2020.

Göteborg den 30 september 2020
Göteborgs kommunstyrelse

Axel Josefson

Mathias Sköld

Yrkande
Särskilt yttrande

S, M, L, C
KD

2020-09-30

Yrkande angående – Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Stadsledningskontorets uppdrag enligt beslut i kommunstyrelsen 2019-06-19 §526, att i samverkan med de planerande nämnderna, ge förslag på nödvändigt omtag för att möjliggöra följande inriktning avseende projekt Skeppsbron, förklaras fullgjort.

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Byggnadsnämnden och Fastighetsnämnden, tillsammans med framförallt Älvstranden Utveckling AB och Kommunstyrelsen, samt övriga berörda nämnder och bolag 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 scenarion.
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 planerade 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 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 AB Framtiden.

6. Inriktningen för det fortsatta arbetet med projekt Skeppsbron ska vara att fortsätta se över möjligheterna att minska kostnader för piren och allmän platsmark där det är möjligt utan att menligt inverka på de nyttor som beskrivs i tjänsteutlåtandet.
7. Älvstranden Utveckling AB, tillsammans med framförallt Byggnadsnämnden, Fastighetsnämnden och Kommunstyrelsen får i uppdrag att genomföra:
 - Kvarteret Redaren, exkl. Kinesiska muren, ska exploateras via gällande avtal med 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. (exkl. kvarteret Redaren som går till Framtiden AB 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 parkering AB:s hemställan tillstyrks (Dnr: 1586/17). Göteborg Stads parkering 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.

Yrkandet

Kommunfullmäktige antog 2014-06-05 en ny detaljplan med syftet att utveckla Skeppsbron, ett centralt och attraktivt område. Efter detaljplanens antagande har trafikkontoret tagit fram en genomförandestudie (GFS) för området. I studien gällande utbyggnad av allmän plats, inklusive nödvändig upprustning av kaj och garage framkom avsevärt högre kostnader än tidigare beräkningar. Stadens exploateringsverksamhet ska generera intäkter och varje enskild plan ska gå ihop, och helst ge positiv avkastning. Det ska vara grundprincipen för alla exploateringsprojekt. Denna plan har dock levt med länge, och inte haft grund i de nya riktlinjer som nu finns gällande ekonomin i exploateringsverksamheten. Kostnaden måste vägas mot nyttan, och Göteborg är beroende av att få till byggnation på Skeppsbron. Både för området i sig, men också för omkringliggande planer. Genom senaste återremissen återupprepar Stadsledningskontoret komplexiteten i projektet, då trots att man skruvar på utgiftsbenen inte får ett bättre totalresultat (exkl. samordningsvinster). Därtill ökar risken med dessa förfaranden då

intäkterna blir osäkrare och tidigare identifierade samordningsvinster utgår, främst då parkeringsgaraget och kajkonstruktionen är skilda åt.

Stadsledningskontoret har enligt utredningsförslag TU 2018-11-14 föreslagit ett antal besparingar som i sig är helt nödvändiga för att minska förlusterna utan att ändamålet med hela planen går förlorad. Vad som kvarstår efter de kostnadsminskningarna och intäktsoptimeringarna som stadsledningskontoret föreslår, är fortsatt ett nettounderskott på 860 miljoner kr.

Politiken har i detta läge ett ansvar för att försöka förbättra ekonomin i projektet, samtidigt som vi inte fördröjer genomförandet. Vi delar många av stadsledningskontorets bedömningar avseende de föreslagna kostnadsbesparingarna som avser allmän plats, men vill göra ett antal justeringar. Vi delar även bedömningen att en ny detaljplan inte vore ansvarsfullt, då det skulle innebära stora ekonomiska risker i form av förmodade skadeståndsanspråk från sakägare, ändrade regelförutsättningar samt ytterligare förseningar och fördröjningar. Det skulle också innebära att mycket av pengar som lagts ner hitintills i projektet går förlorade och behöver tas i innevarande års driftsbudget. Detta utan att det i slutändan finns några garantier för att den ekonomiska kalkylen förbättras.

Kostnadssidan av projektet är enligt vår mening väl genomlyst och slutsatsen är tydlig – det saknas förutsättningar till större besparingar. I stadsledningskontorets utredningar saknas emellertid en djupare analys av hur kvartersmarken skulle kunna exploateras mer effektivt genom till exempel förändring av tillåten byggnadshöjd för husen, och vilka intäktsökningar det skulle kunna leda till. Frågan beskrivs endast översiktligt och det konstateras att det kan ske tidigast efter genomförandetiden, med undantag för frimärksplaner för Triangelntomten och Skeppsbropiren (se p. 3.3 i PM alternativt utförande Skeppsbron v 1.3). Tillåten byggnadshöjd för flera av byggnaderna på kvartersmarken är endast 3–5 våningar, medan omgivande befintlig bebyggelse är väsentligt högre. Det finns god anledning att tro att relativt stora ytterligare exploateringsintäkter finns att hämta för staden genom att höja tillåten bygghöjd. Eftersom en ökad tillåten höjd på husen kräver detaljplaneändring kan inte byggandet av fler våningar påbörjas förrän genomförandetiden av befintlig detaljplan har löpt ut 2025. Men det finns skäl att redan nu utreda en ökad exploatering, intäktsbedömning för staden samt inleda samarbetsamtal med berörda fastighetsägare. Om fastighetsägarna är positivt inställda kan en ny detaljplaneprocess initieras parallellt under genomförandetiden av befintlig plan. Fastighetsägarna ges därmed möjlighet till att ta höjd för fler våningar redan under byggprocessen av befintlig plan samt vidareutveckla sina byggnader direkt efter det att genomförandetiden löpt ut, givet att färdig ny detaljplan redan då finns färdig för antagandebeslut.

Skeppsbron är en central och historisk plats i Göteborg som lämpar sig för byggnation i klassisk, traditionell stil. Därför uppmanar vi Älvstranden Utveckling tar fram ett intentionsavtal som säkerställer detta. För att skapa en bra social blandning och se till att Skeppsbron blir en plats för alla göteborgare ska även kommunala hyresrätter kvarstå i planen. Det finns också möjlighet att uppmärksamma stadens industri- och kulturhistoria på platsen, till exempel med ett minnesmärke över hamnsjåarna, vars- och rederiverksamheten.

Projektet Skeppsbron har varit mycket långdraget och har tyvärr utmärkts av stora brister vad gäller projektledningen, särskilt vad gäller exploateringsanalysen. De beräknade underskotten i projektet är mycket stora. Det är helt avgörande att staden aldrig mer tillåter ett projekt att misskötas på detta vis vad gäller projektledningen och de ekonomiska beräkningarna. Givet den situation som vi befinner oss i är dock det enda realistiska alternativet att genomföra projektet i linje med vad tjänsteutlåtandet föreslår. Under det kommande arbetet med projektet måste alla ansträngningar göras för att hitta ytterligare besparingar och effektiviseringar som inte inverkar menligt på nyttorna.

Vidare ska Kvarteret Redaren, exkl. Kinesiska muren, exploateras via gällande avtal med Ab Framtiden där intäktoptimering enligt underlaget på 40 mnkr ska eftersträvas. Fastigheten kinesiska muren ska intäktoptimeras, och det alternativ som ger bäst ekonomisk intäkt för staden ska väljas. Den ändrade upplåtelseformen enligt tjänsteutlåtandet för programmet från hyresrätter till bostadsrätter, exkl. kvarteret Redaren, kvarstår. Triangelntomten exploateras enligt den nya inriktningen i tjänsteutlåtandet för att intäktoptimeras. Även byggrätten på Skeppsbropiren ska utredas om den kan exploateras, likt vad som beskrivs i PM alternativt utförande Skeppsbron, för att intäktoptimeras i likhet med Triangelntomten.

Ett genomförande av planerad utbyggnad av parkeringsanläggning på Skeppsbron i enlighet med Göteborgs Stads parkering AB:s hemställan tillstyrks med några justeringar. Göteborg Stads parkering AB får också i uppdrag att omarbeta planen så att framtidens transportmönster tillgodoses. Detta genom att garantera möjlighet till elbilsladdning, plats för bilpool samt cykelparkeringar i garaget. Konstruktionen bör också redan i konstruktionsskede kunna konvertera till annat ändamål om behovet av parkeringsplatser minskar.

Vi ser det som en förtroendefråga såväl som en ekonomisk fråga att staden lever upp till sina skyldigheter att i väsentlig grad bygga ut och tillhandahålla de anläggningar som fastställts i detaljplanekartan. Därför är det vårt ansvar att hitta vägar för att minimera förlusterna genom att öka intäkterna. Härutöver behöver fokus under hela utbyggnadsprocessen läggas på att minimera kostnaderna utifrån den utförandenivå som stadsledningskontorets utredning visar.

Yrkande
2020-09-25

Miljöpartiet, Vänsterpartiet, Demokraterna

Ärende nr 2.1.8

Yrkande angående redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Projekt Skeppsbron avbryts.

Yrkandet

Staden står inför stora investeringar, där prioriteringar mellan projekt behöver göras. Kajgaraget beräknas kosta 828 mnkr att bygga, över en miljon kronor per plats. Parkeringsbolagets svar på återremissen visar att 330 mnkr av kostanden för att bygga kajgaraget egentligen avser skapande av kaj och mark i älven. En enig styrelse konstaterade att projektet innehåller stora ekonomiska risker och att det saknas förutsättningar att gå vidare med bygget av kajgaraget om bolaget inte får ett aktieägartillskott om 330 mnkr. Vi delar styrelsens bedömning att ett kajgarage är förknippat med stora kostnader och risker. Vi anser att kajgaraget är en onödig och riskfylld investering som stadens invånare inte ska behöva stå för.

Eftersom en enig styrelse i parkeringsbolaget inte står bakom byggnationen av kajgaraget så ser vi att det i dagsläget inte finns en stabil politisk majoritet för att gå vidare projekt Skeppsbron. Särskilt inte eftersom det fortsättningsvis krävs beslut i parkeringsbolaget för att fullfölja en investering i garaget. I nuläget är det minsta möjliga majoritet i kommunfullmäktige som står bakom inriktningen för Skeppsbron med parkeringsgaraget. Det anser inte vi är långsiktigt hållbart i en fråga som kommer att behöva hanteras även över kommande mandatperiod.

Yttrande
2020-09-25



Ärende 2.1.8

Yttrande angående – Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

Yttrandet

När ärendet återremitterades från KF 2020-04-16 förfrågades ett inspel från parkeringsbolaget. SLK ändrar inte sin bedömning efter svaret från parkeringsbolaget.

SD har under ärendets gång lagt 3 yrkanden i detta ärende. 2019-01-16, 2019-03-22 samt 2019-06-05. Dessa yrkanden hade dock krävt nya detaljplaner.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2020-01-29

Reviderat 2020-09-02

Diarienummer 1859/17

Diarienummer 1586/17

Handläggare

Henrik Levin, Jörgen Hermansson

Telefon: 031-368 02 45, 031-368 01 00

E-post: fornamn.efternamn@stadshuset.goteborg.se

Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Stadsledningskontorets uppdrag enligt beslut i kommunstyrelsen 2019-06-19 § 526, att i samverkan med de planerande nämnderna, ge förslag på nödvändigt omtag för att möjliggöra följande inriktning avseende projekt Skeppsbron, förklaras fullgjort.

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Omvandlingen av Skeppsbron ska genomföras med förnyad inriktning enligt förslag till förändrad inriktning, i enlighet med bilaga 4 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden får i uppdrag att genomföra utbyggnad av allmän plats i enlighet med den förnyade inriktningen, till en investeringsram om 1 405 mnkr.
3. Fortsatt genomförande av planerad utbyggnad av parkeringsanläggning på Skeppsbron i enlighet med Göteborgs Stads Parkering AB:s hemställan tillstyrks (Dnr: 1586/17).
4. Älvstranden Utveckling AB får i uppdrag att säkerställa att de förändringar i inriktning som inte omfattas av utbyggnad av allmän plats genomförs.
5. Älvstranden Utveckling AB ska aktivt samordna berörda förvaltningar och bolag så att genomförandet av omvandlingen av Skeppsbron följer den beslutade inriktningen.
6. Kommunstyrelsens uppdrag enligt beslut i kommunfullmäktige 2018-02-22 § 35, att göra en genomlysning av stadsomvandlingen på Skeppsbron, förklaras fullgjort.

Sammanfattning

Kommunstyrelsens återrapportering och förslag till beslut avseende fortsatt inriktning på projekt Skeppsbron, inklusive parkeringsbolagets hemställan avseende investering, återremitterades av kommunfullmäktige 2020-04-16 § 21 till Göteborg Stads Parkerings AB. Ärendet har kompletterats utifrån inkommit remissvar, se rubrik återremiss till Göteborgs Stads Parkering AB nedan.

Kommunfullmäktige återremitterade 2019-05-23 § 6 enligt yrkande från MP, V, D och S kommunstyrelsens förslag till beslut avseende fortsatt inriktning på projekt Skeppsbron, med uppdrag om fortsatt utredning. Detta ärende redovisar svar på de 5 uppdrag avseende fortsatt inriktning på projekt Skeppsbron som kommunstyrelsen gav stadsledningskontoret 2019-06-19 § 526.

Projekt Skeppsbron är ett komplext projekt där olika önskemål och fysiska förutsättningar samverkar så att förändringar på en plats eller i en aspekt påverkar möjligheter, behov och tekniska förutsättningar för flera andra i området som helhet. Det innebär att det inte är möjligt att genomföra alla kombinationer av inriktningar. Stadsledningskontoret har därför tagit fram ett utredningsförslag baserat på inriktningarna i återremissen nedan benämnt *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* och analyserat detta.

Utredningsförslag återremiss 2019-06-19 uppskattas ge ett totalt exploateringsnetto om -770 mkr för staden. *Utredningsförslag TU 2018-11-14* uppskattas ge ett totalt exploateringsnetto på -860 mkr för staden, i det förslaget finns också bedömd samordningsvinst på 130 mkr för anläggningar som byggs som en enhet. I *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* bedöms den ekonomiska risken som väsentligt högre då intäkterna är mer osäkra än i tidigare förslag.

Stadsledningskontorets bedömning är att projekt Skeppsbron bör genomföras med förändrad inriktning enligt *Utredningsförslag TU 2018-11-14*. *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* visar inte någon väsentlig förbättring av totalekonomin. Kostnaderna minskar visserligen men även intäkterna bedöms minska. Därtill ökar risken då intäkterna blir osäkrare och tidigare identifierade samordningsvinster utgår. En ny detaljplan för området bedöms bara motiverat om den syftar till en väsentligt förändrad avsikt med Skeppsbron. Förslag till ny inriktning samt konsekvenser beskrivs i sin helhet i Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande 2018-11-14, se bilaga 4.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Utredningsförslag återremiss 2019-06-19, innebär en kostnadsminskning på allmän platsmark med 320 mkr i jämförelse med *Utredningsförslag TU 2018-11-14*. Samtidigt minskar intäkterna i *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* med 235 mkr, huvudsakligen för att kajhusen försvinner. I *Utredningsförslag TU 2018-11-14* bedöms det utöver presenterade kostnadsminskningar finnas en samordningspotential på cirka 130 mkr. I *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* bedöms inte denna samordningspotential finnas, främst då parkeringsgaraget och kajkonstruktionen är skilda åt. Därtill är intäkterna i *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* mer osäkra vilket innebär en högre ekonomisk risk. Sammantaget uppskattas *Utredningsförslag TU 2018-11-14* ge ett totalt exploateringsnetto på -860 mkr för staden, exklusive samordningsvinsten på 130 mkr. *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* uppskattas ge ett totalt exploateringsnetto om -770 mkr för staden.

En ändrad inriktning som leder till betydande förbättring av totalekonomin förutsätter en ny detaljplaneprocess grundad på en ny analys av vilka nyttor och ekonomiska ramar som önskas uppnås. Att Göteborgs Stads inte fullföljer sina skyldigheter enligt antagen detaljplan innebär risk för kostnader i form av skadestånd gentemot rättighetshavare. Storleken på dessa kan uppskattas först i en juridisk process.

Skeppsbron står inför en nödvändig upprustning/säkring av kajkonstruktionen och den västliga piren i detaljplanen för Skeppsbron utgör en förutsättning för den planerade halvön vid Masthuggskajen. Dessa åtgärder kommer att behöva genomföras oavsett övrigt vägval.

Ekonomiska konsekvenser av *Utredningsförslag TU 2018-11-14* beskrivs utförligare i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande som föregick beslut i kommunfullmäktige (KF) 2019-05-23 § 6.

Angivna investeringsvolymen är sedan tidigare inarbetade i trafiknämndens respektive Göteborgs stads parkeringsaktiebolags långsiktiga investeringsplaner och investeringsbudgetar.

Bedömning ur ekologisk dimension

De förslag till förändringar av stadsomvandlingen som stadsledningskontoret föreslår bedöms inte påverka detta perspektiv. Stadsomvandlingens effekter ur ett miljöperspektiv beskrivs i tjänsteutlåtandet tillhörande beslut om detaljplanens antagande (KF 2014-06-05 § 18 Dnr 1335/12).

Bedömning ur social dimension

Stadsomvandlingens effekter ur dessa perspektiv beskrivs i tjänsteutlåtandet tillhörande beslut om detaljplanens antagande (KF 2014-06-05 § 18 Dnr 1335/12). De förändringar av inriktningen för stadsutvecklingen av Skeppsbron som identifierats är alla sådana att de också innebär att delar av målsättningen för område inte nås. Eftersom målsättningarna för Skeppsbron under projektets planering varit att skapa en offentlig plats för rekreation och samvaro med hög kvalitet för alla stadens invånare, innebär genomförande av förändringarna i inriktningen att området inte i lika stor utsträckning anpassas till barns behov och eller bidrar till stadens målsättningar avseende mångfald. Stadsomvandlingens effekter ur ett jämställdhetsperspektiv beskrivs i tjänsteutlåtande tillhörande beslut om detaljplanens antagande (Dnr 1335/12).

Bilagor

1. Kommunfullmäktiges protokollsutdrag 2020-04-16 § 21
2. Kommunfullmäktiges protokollsutdrag 2019-05-23 § 6
3. Kommunfullmäktiges protokollsutdrag 2018-02-22 § 35
4. Kommunstyrelsens protokollsutdrag 2019-06-19 § 526
5. Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande: Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron, reviderat 2018-11-14
6. PM Utredningsförslag återremiss Skeppsbron, enligt beslut i Kommunfullmäktige 2019-05-23 § 6
7. Remissvar från Göteborgs Stads Parkering AB, styrelseprotokoll samt handling med bilagor

Ärendet

Kommunfullmäktige återremitterade 2019-05-23 § 6 kommunstyrelsens förslag till beslut avseende fortsatt inriktning på projekt Skeppsbron inklusive parkeringsbolagets hemställan avseende investering.

Detta ärende redovisar svar på de fem uppdrag avseende fortsatt inriktning på projekt Skeppsbron som kommunstyrelsen gav stadsledningskontoret 2019-06-19 § 526.

Kommunstyrelsens återrapportering och förslag till beslut avseende fortsatt inriktning på projekt Skeppsbron, inklusive parkeringsbolagets hemställan avseende investering, återremitterades av kommunfullmäktige 2020-04-16 § 21 till Göteborg Stads Parkerings AB.

Ärendet har kompletterats utifrån inkommit remissvar, se rubrik återremiss till Göteborgs Stads Parkering AB nedan. Tillkommande uppgifter har inte föranlett någon förändring i stadsledningskontorets bedömning.

Beskrivning av ärendet

Kommunstyrelsen gav 2019-06-19 § 526 stadsledningskontoret fem uppdrag som i huvudsak syftar till att förbättra det ekonomiska resultatet av projekt Skeppsbron.

Detaljplanen för Skeppsbron vann laga kraft 2014. Den innebär både rättigheter och skyldigheter för fastighetsägare och för Göteborgs Stad. Staden har skyldighet att bygga ut allmän plats i enlighet med detaljplanekartan.

Den gällande detaljplanen togs fram med höga ambitioner gällande kvalitet, innehåll och användning vilket beskrivs i planbeskrivning och kvalitetsprogram. De allmänna platserna i området anges viktiga för målsättningen att skapa "göteborgarnas nya mötesplats vid älven, ett vardagsrum i city för alla". I arbetet inför utbyggnad enligt detaljplanen har det framkommit att kostnaderna för genomförande av planen är högre än förväntat, staden har därför inte fattat beslut om de investeringar som krävs för att fullfölja åtagandet att bygga ut allmän plats. I dagsläget finns tre olika förslag till fortsatt inriktning på genomförandet av detaljplanen. Stadsledningskontoret benämner dessa:

- Ursprungligt alternativ enligt GFS 2017
- Utredningsförslag TU 2018-11-14
- Utredningsförslag återremiss 2019-06-19

Redovisning av uppdraget enligt yrkande

Skeppsbron är ett komplext projekt där olika önskemål och fysiska förutsättningar samverkar så att förändringar på en plats eller i en aspekt påverkar möjligheter, behov och tekniska förutsättningar för flera andra i området som helhet. Det är inte möjligt att genomföra alla kombinationer av inriktningar. Stadsledningskontoret har arbetat med återremissen genom att ta fram ett utredningsförslag enligt de inriktningar som kommunfullmäktige anger i beslut om återremiss (KF 2019-05-23 § 6).

Här redovisas en sammanfattning av utredningsresultatet i samma rubrik- och punktlisterstruktur som i yrkandet.

1. Förslag på nödvändigt omtag för att möjliggöra inriktning enligt yrkande

Med utgångspunkt i de olika delfrågor som anges i kommunstyrelsens uppdrag (2019-06-19 § 526) har stadsledningskontoret tagit fram ett delvis nytt förslag till utformning,

kallat: *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19*. Det huvudsakliga utredningsarbetet har gjorts av programgruppen som under en längre tid arbetat med Skeppsbron. I gruppen ingår: de planerande nämnderna, Älvstranden Utveckling AB och Göteborgs Stads parkeringsbolag ingår. Målet har varit att uppnå yrkandets inriktning inom de ramar som den gällande detaljplanens bestämmelser sätter. Förslaget har utvärderats och kostnadsbedömts. *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* redovisas i en sammanfattande rapport med tillhörande bilagor, se bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Totalekonomin för Skeppsbron ska förbättras väsentligt

Efter genomförda utredningar kan konstateras att en väsentligt förbättrad totalekonomi kräver att nuvarande detaljplan ersätts med en helt ny detaljplan med en annan inriktning än den nu gällande planen har. En eventuell ny detaljplaneprocess behöver hantera redan nedlagda kostnader och eventuella skadestånd. Möjligheterna att nå en högre exploateringsgrad är osäkra även efter en ny detaljplaneprocess, focus i den processen bör därför ligga på minskad kostnad för allmän plats. Ekonomiska konsekvenser redovisas i PM *Utredningsförslag återremiss Skeppsbron, enligt beslut i KF 23 maj 2019, 2020-01-17* (bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande)

Ett borttagande av det underjordiska parkeringsgaraget med hänsyn tagen till behovet av påseglingsskydd och grundförstärkning, samt en redovisning av den ekonomiska påverkan för staden vid ett eventuellt borttagande

I *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* har det underjordiska garaget som sambyggs med kajen tagits bort. Kvarvarande underjordisk parkering är inte del av kajkonstruktionen utan ligger under Redarparken och utgör en del av grundläggningen och höjdsättningen där. Ekonomiska konsekvenser redovisas i PM *Utredningsförslag återremiss Skeppsbron, enligt beslut i KF 23 maj 2019, 2020-01-17* (bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande)

Förslag på hur en parkeringslösning för boende, verksamma och besökande i området kan anpassas till moderna mobilitetslösningar baserat på nuvarande riktlinjer för mobilitet och parkering

Med nuvarande riktlinjer beräknas de nya byggrätterna generera ett parkeringsbehov om cirka 200 platser. I *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* tillgodoses detta behov i källarparkering under byggrätterna. För att hantera planerande och befintliga verksamheter på Skeppsbrons parkeringsbehov enligt nuvarande riktlinjer krävs ytterligare cirka 200 platser. Detta behov föreslås i *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* tillgodoses i ett parkeringsgarage under Redarparken. För att åstadkomma en hållbar ekonomi för Parkeringsbolagets drift av den anläggningen har den utökats med ytterligare 200 platser. Dessa 200 platser kan utgöra en del i att uppfylla strategin att anlägga ett fåtal större parkeringsanläggningar med god tillgänglighet.

Bevarandet av Kinesiska muren omprövas

En omprövning av beslutet att bevara Kinesiska muren kan bara göras i form av en ny detaljplan, eftersom skyddet för byggnaden regleras i nuvarande detaljplan. En ny prövning kan ske antingen i samband med ny plan för hela området eller i en ny plan för enbart Kinesiska murens tomt. Oavsett planområde är planprocessen den samma. Huruvida en ny planprocess skulle resultera i att skyddet tas bort beror delvis på statens bedömning av byggnadens kulturhistoriska värde.

Bibehållen fördelning mellan upplåtelseformer, för att säkerställa andelen hyresrätter i planen

Utredningsförslag återremiss 2019-06-19 har samma fördelning mellan upplåtelseformer som vid detaljplanens antagande.

Omprovning av ekonomin för allmän platsmark, inklusive redovisning av effekten för borttagande av två pিরer, där kvaliteten i planen bibehålls

I *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* föreslås att två pিরer utgår, men ersätts av bryggor i syfte att bibehålla kvalitet och innehåll i planen. Bedömd kostnad för allmän plats minskar med 320 mkr. Totalekonomin blir ett underskott på -770 mkr då även intäkterna minskar, bland annat eftersom byggnader på kajen försvinner när den allmänna platsmarken minskar. Ekonomiska konsekvenser redovisas utförligare i PM

Utredningsförslag återremiss Skeppsbron, enligt beslut i KF 23 maj 2019, 2020-01-17 (bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande).

2. Förslaget ska bestå av en redogörelse för vilka av åtgärderna ovan som kan göras inom gällande detaljplan samt vilka åtgärder som kräver ny, eller delvis ny detaljplan.

Åtgärd enligt yrkande	Plankrav, kommentar
Totalekonomin för Skeppsbron ska förbättras väsentligt.	Kräver ny detaljplan. Ny detaljplan är ingen garanti för väsentligt förbättrad totalekonomi.
Ett borttagande av det underjordiska parkeringsgaraget med hänsyn tagen till behovet av påseglingsskydd och grundförstärkning, samt en redovisning av den ekonomiska påverkan för staden vid ett eventuellt borttagande.	Kan göras inom gällande detaljplan. Förutsätter att parkeringsbehovet löses i en ny underjordisk lösning i Redarparken, se <i>Utredningsförslag återremiss 2019-06-19</i> .
Förslag på hur en parkeringslösning för boende, verksamma och besökande i området kan anpassas till moderna mobilitetslösningar baserat på nuvarande riktlinjer för mobilitet och parkering.	Kan göras inom gällande detaljplan, se <i>Utredningsförslag återremiss 2019-06-19</i> . Medför minskad betalningsvilja för kvartersmark samt risk för skadeståndskrav.
Bevarandet av Kinesiska muren omprövas.	Kräver ny detaljplan, som minst för den tomten.
Bibehållen fördelning mellan upplåtelseformer, för att säkerställa andelen hyresrätter i planen.	Kan göras inom gällande detaljplan.

Åtgärd enligt yrkande	Plankrav, kommentar
Omrövning av ekonomin för allmän platsmark, inklusive redovisning av effekten för borttagande av två pির, där kvaliteten i planen bibehålls.	Kan göras inom gällande detaljplan.

3. Åtgärdernas ekonomiska konsekvenser för projektets ekonomi och påverkan för stadens ekonomi i stort ska beskrivas

Utredningsförslag återremiss 2019-06-19 uppskattas ge en totalekonomi om -770 mkr för staden. Åtgärdernas ekonomiska effekter beskrivs i PM Utredningsförslag återremiss Skeppsbron, enligt beslut i KF 23 maj 2019, 2020-01-17 (bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande).

4. En redovisning av vilka möjligheter som finns att minimera/avveckla stilleståndskostnader och hur de nuvarande stilleståndskostnaderna fördelats mellan olika bolag/förvaltningar

Sedan juni 2019 har inga stilleståndskostnader uppstått då resurserna styrts om till att besvara återremissen från kommunfullmäktige 2019-06-19.

Hittills upplupna stilleståndskostnader har inte redovisats separat från projekteringskostnader och delar av de aktuella resurserna har använts för att genomföra utredningsuppdrag från kommunstyrelsen. Någon fördelning mellan parter har därför inte gjorts.

5. Förslaget ska redogöra för på vilket sätt de olika åtgärderna påverkar tidplanen för projektet.

Byggstart enligt ursprungsalternativet (GFS 2017) kan ske som tidigast 12 månader efter investeringsbeslut.

Åtgärder enligt *Utredningsförslag TU 2018-11-14* och *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* kräver projektering innan en realistisk tidplan och fulla konsekvenser kan presenteras. Då alla stilleståndskostnader minimerats har arbetet en relativt lång uppstartssträcka. Byggstart bedöms kunna ske som tidigast 2 år respektive 4 år efter beslut om inriktning.

Åtgärder som kräver ny detaljplan kan påbörjas tidigast efter en ny detaljplan vunnit laga kraft, detta är ej tidsbedömt men ny planering och projektering för hela planområdet innebär flera års arbete.

Återremiss till Göteborgs Stads Parkering AB

Vid kommunfullmäktiges behandling av ärendet (KF 2020-04-16 §21) beslutades att återremittera ärendet till Göteborgs Stads Parkering AB:s styrelse för att inhämta en uppdaterad ekonomisk kalkyl, en riskbedömning och följande förtydliganden avseende kajgaraget:

1. Kommer en nedskrivning av garaget att belasta exploateringsekonomin?
2. Hur påverkar den nya behovsberäkningen avseende antal parkeringsplatser den ekonomiska kalkylen för garaget?
3. Varför ser bilden av hur det framtida behovet av parkeringsplatser kan utvecklas så olika ut när det gäller Masthugget Öst och Skeppsbron?
4. Påverkas bolagets ekonomi av Coronapandemin i en sådan utsträckning att det påverkar bolagets syn på garaget?

Parkeringsbolagets styrelse beslutade 20-08-20 följande svar till kommunfullmäktige:

Styrelsen beslutar att följande svar skickas till kommunfullmäktige som Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolags svar på kommunfullmäktiges återremiss den 16 april 2020 avseende Kajgaraget, Skeppsbron:

- Styrelsen ser inte förutsättningarna för att gå vidare med Kajgaraget, Skeppsbron med mindre än att Kommunfullmäktige garanterar aktieägartillskott för infrastrukturen och dess eventuella fördyringar.

Styrelsen ser, utifrån en affärsmässig grund, att de ekonomiska riskerna för bolaget att gå vidare med projektet är stora. Styrelsen bedömer att Bolagets framtida ekonomi kan komma att påverkas negativt av investeringen i ett underjordiskt garage om 700 platser. P-köpen om 290 000 har ett fast pris och eftersom kostnaden per plats redan 2017 beräknas till 1,18 miljoner per plats ger det förlust. Vid tillkommande risker och kostnader belastar de uteslutande bolaget.

Besöksparkeringarna bedöms ge intäkter, men Coronapandemin har visat att det är osäkra intäkter som kan sjunka vid ekonomiska kriser.

Exploateringsekonomi för kajgaraget i sig ger inte den avkastning som bolaget måste ha för att en investering för 700 P-platser ska kunna accepteras av styrelsen utifrån vårt ekonomiska ansvar.

40% av bolagets investering i Skeppsbron, 330 miljoner, utgörs av infrastruktur för kaj och skapande av mark i älven. Det belastar bolaget med 330 miljoner utöver själva P-anläggningens 500 miljoner och nedskrivningsperioden anges till 100 år för infrastrukturkostnaden.

Dessa 330 miljoner är utöver stadens beräknade exploateringsnetto om minus 860 miljoner som anges i Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande: Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron, reviderat 2018-11-14.

Stadsledningskontorets överväganden

Stadsledningskontoret noterar att svaret såsom det är formulerat av styrelsen för Göteborgs Stads Parkering AB inte fullt ut innefattar de förtydliganden som efterfrågas i kommunfullmäktiges beslut om återremiss. Följande information kan dock utläsas ur bolagets styrelsehandling med tillhörande PM, handlingen bifogas i sin helhet, se bilaga.

1. Kommer en nedskrivning av garaget att belasta exploateringsekonomi?

Om Bokföringsnämndens redovisningsprincip tillämpas och med i övrigt angivna kalkylantaganden föreligger inget nedskrivningsbehov för Kajgaraget. Om nedskrivningsbehov skulle uppkomma till följd av någon förändring i angivna antaganden belastar detta Göteborgs Stads Parkering AB:s resultat- och balansräkning och inte exploateringsekonomi för Skeppsbro-projektet.

2. Hur påverkar den nya behovsberäkningen avseende antal parkeringsplatser den ekonomiska kalkylen för garaget?

Resultatet av beräkningen av parkeringsvolymen och dess fördelning enligt stadens nya Riktlinjer för mobilitet och parkering så som det redovisas i ”PM Återremiss

Skeppsbron” påverkar den ekonomiska kalkylen för Kajgaraget positivt, även om hänsyn tas till en inriktning mot ett mer hållbart resande över tid i enlighet med Trafikstrategins inriktning. Bolaget utgår i intäktsbedömningen från att efterfrågan på besöksparkering i denna del av staden generellt sett är större än de 150–200 besöksplatser som den nya parkeringsutredningen kommer fram till krävs för att ersätta dagens befintliga parkering inom detaljplaneområdet.

3. Varför ser bilden av hur det framtida behovet av parkeringsplatser kan utvecklas så olika ut när det gäller Masthugget Öst och Skeppsbron?

Att utvecklingen av det framtida parkeringsbehovet bedöms olika för de två parkeringsanläggningarna Skeppsbron och Masthugget Öst beror på att de detaljplaner som reglerar utvecklingen av de två områdena och därmed de aktuella parkeringsanläggningarna har tagits fram vid olika tidpunkter och med olika planeringsförutsättningar.

4. Påverkas bolagets ekonomi av Coronapandemin i en sådan utsträckning att det påverkar bolagets syn på garaget?

Bolaget bedömer inte att sådana ekonomiska risker föreligger för bolaget att Kajgaraget av denna anledning inte skulle byggas. Bolaget har en stabil ekonomisk situation, vilket innebär att bolaget kan klara betydande resultatförsämringar över åren utan behov av aktieägartillskott.

Kostnadsfördelning för en gemensam konstruktion

I Göteborgs Stads Parkering AB:s svar på kommunfullmäktiges återremiss refereras till hur bolaget fördelat sin kalkylerade investering om 830 miljoner kronor i en del som utgör själva anläggningen och en del som benämns infrastruktur. Fördelningen är en uppskattning som gjorts inom bolaget, givet bolagets tolkning av god redovisningssed. Detta i sig innebär inga reella ökade kostnader jämfört med tidigare redovisade kalkyler, varken för bolaget eller Staden, utan är ett redovisningsmässigt resonemang kopplat till bedömningen av om ett nedskrivningsbehov kan anses föreligga eller ej.

Infrastruktur i detta avseende innefattar den del av investeringarna i gemensam grundläggning, kajkonstruktion, markbeläggning med mera som den projektgrupp där bland andra Göteborgs Stads Parkering AB, Älvstranden Utveckling AB och trafikkontoret medverkat bedömts rimlig att fördela till parkeringsgaraget. Fördelningen har bedömts som skälig av deltagande parter. Övriga delar av investeringen i vad som benämns infrastruktur (utbyggnad och grundläggning av allmän plats) finansieras genom kommande exploateringsbidrag för detaljplanens övriga byggrätter samt genom trafiknämndens investering i allmän plats.

En förutsättning för att tillgodose parkeringsbehovet på Skeppsbron är att bygga ett parkeringsgarage under mark, andra möjliga parkeringslösningar har undersökts inom stadsledningskontorets uppdrag avseende projekt Skeppsbron. Då platsen har dålig hållfasthet och ligger intill älven blir grundläggningskostnaderna höga i jämförelse med många andra parkeringsanläggningar. Parkeringsgaragets grundläggning avses bli en del i kajkonstruktionen vilket är en totalt sett för staden fördelaktig lösning i sammanhanget.

Långsiktig påverkan på ekonomin i Göteborgs Stads Parkering AB

I beslut om återremiss efterfrågas ingen förnyad bedömning av kajgaragets påverkan på bolagets ekonomi. Styrelsen lyfter dock i sitt remissvar om att risk för en sådan påverka föreligger. Denna påverkan har tidigare med synsätt redovisats som ett nedskrivningsbehov, se stadsledningskontorets tjänsteutlåtande: Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron, reviderat 2018-11-14, rubrik "Parkeringsbolagets hemställan".

Stadsledningskontorets bedömning

Tillkommande uppgifter från Göteborgs Stads Parkering AB har inte föranlett någon förändring i stadsledningskontorets bedömning.

Stadsledningskontoret konstaterar att projekt Skeppsbron är ett komplext projekt där olika önskemål och fysiska förutsättningar samverkar så att förändringar på en plats eller i en aspekt påverkar möjligheter, behov och tekniska förutsättningar för flera andra i området som helhet. Det är därför inte möjligt att genomföra alla kombinationer av inriktningar. Arbete med projekt Skeppsbron har hittills resulterat i tre olika förslag på fortsatt huvudsaklig inriktning inom gällande plan.

- Ursprungligt alternativ enligt GFS 2017
- Utredningsförslag stadsledningskontorets tjänsteutlåtande 2018-11-14
- Utredningsförslag återremiss 2019-06-19

Därtill finns möjligheten att ta fram en ny detaljplan i syfte att genomföra en väsentligt annorlunda stadsutveckling på Skeppsbron. Genomförs ingen ny byggnation på Skeppsbron krävs ändå en upprustning och förstärkning av kajen och en mindre upprustning av ytorna.

Ekonomiska överväganden

Utifrån uppdraget att väsentligt förbättra totalekonomin för Skeppsbron konstaterar stadsledningskontoret att en utbyggnad i enlighet med gällande detaljplan i samtliga alternativ innebär höga kostnader och ett underskott i totalekonomin. Det finns också ett direkt samband mellan reducering av ambition i innehåll och utförande och storlek på ekonomisk risk.

Utredningsförslag återremiss 2019-06-19, utan kajhus och utan parkeringsgarage i kajkonstruktionen, innebär en kostnadsminskning på allmän platsmark med 320 mkr i jämförelse med *Utredningsförslag TU 2018-11-14*. Totalekonomin blir dock inte bättre i *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* då intäkterna minskar med 235 mkr. I *Utredningsförslag TU 2018-11-14* bedöms det utöver presenterade kostnadsminskningar finnas en samordningspotential på cirka 130 mkr. I *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* bedöms inte denna samordningspotential finnas, främst då parkeringsgaraget och kajkonstruktionen är skilda åt.

Utredningsförslag TU 2018-11-14 uppskattas ge ett totalt exploateringsnetto på -860 mkr för staden, exklusive en bedömd samordningsvinst på 130 mkr för anläggningar som byggs som en enhet. *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* uppskattas ge ett totalt exploateringsnetto om -770 mkr för staden, i det förslaget finns ingen utpekad samordningsvinst. I *Utredningsförslag återremiss 2019-06-19* bedöms den ekonomiska risken som väsentligt högre då intäkterna är mer osäkra.

Stadsledningskontoret kan inte se att det finns möjligheter att utveckla Skeppsbron i enlighet med gällande detaljplan och samtidigt uppnå en väsentligt bättre totalekonomi än vad som redovisats i tidigare utförda uppdrag. En ändrad inriktning som leder till betydande förbättring av totalekonomin förutsätter en ny detaljplaneprocess grundad på en ny analys av vilka nyttor och ekonomiska ramar som önskas uppnås. Om staden inte fullföljer sina skyldigheter enligt antagen detaljplan innebär risk för kostnader i form av skadestånd gentemot rättighetshavare. Storleken på dessa kan uppskattas först i en juridisk process.

Skeppsbron står inför en nödvändig upprustning/säkring av kajkonstruktionen och den västliga piren i detaljplanen för Skeppsbron utgör en förutsättning för den planerade halvön vid Masthuggskajen. Dessa åtgärder kommer att behöva genomföras oavsett övrigt vägval.

Samlad bedömning

Utredningsförslag återremiss 2019-06-19 visar inte någon väsentlig förbättring av totalekonomin i relation till *Utredningsförslag TU 2018-11-14*. Kostnaderna minskar visserligen men det vägs inte upp då även intäkterna minskar. Därtill ökar risken då intäkterna blir mycket osäkrare och tidigare identifierade samordningsvinster utgår. En ny detaljplan för området bedöms bara motiverat om den syftar till en väsentligt förändrad avsikt med Skeppsbron. Att ta fram en ny detaljplan med en ny inriktning avseende kvalitet och ekonomi innebär stora osäkerheter, dels avseende planprocessens resultat då prövning sker mot dagens planeringsförutsättningar och regelverk, dels då projektet behöver hantera omfattande förgäveskostnader och risk för skadestånd.

Stadsledningskontoret bedömning är därmed att projekt Skeppsbron bör genomföras enligt *Utredningsförslag TU 2018-11-14*. Det innebär att kommunfullmäktige föreslås fatta ett investeringsbeslut med en investeringsram och en förnyad inriktning enligt följande:

- Dagvattenmagasinet reduceras
- Ny detaljplan för Triangeltomten
- Ändrad upplåtelseform till bostadsrätt
- Badet utgår
- Kvarteret Redaren (Kinesiska muren) intäktsoptimeras

Utöver nya detaljplaner för Triangeltomten och inom sinom tid Rosenlundsverket gör stadsledningskontoret bedömningen att gällande detaljplan bör ligga kvar.

Magnús Sigfússon

Direktör Samhälle och omvärld

Eva Hessman

Stadsdirektör



Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron

§ 21, 1859/17

Beslut

Enligt yrkande från MP, V, FI och D:

Ärendet återremitteras till styrelsen i Göteborgs Stads Parkerings AB för att inhämta en uppdaterad ekonomisk kalkyl, en riskbedömning och ett antal förtydliganden avseende kajgaraget.

Handlingar

2020 nr 72.

Återremissyrkande från MP, V, FI och D den 16 april 2020.

Yrkanden

Jonas Attenius (S) och Axel Josefson (M) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Martin Wannholt (D), Daniel Bernmar (V), Stina Svensson (FI) och Emmali Jansson (MP) yrkar att ärendet ska återremitteras till Göteborgs Stads Parkerings AB i enlighet med yrkandet från MP, V, FI och D den 16 april 2020.

Propositionsordning

Ordföranden ställer propositioner på dels ärendets återremiss och dels ärendets avgörande idag och finner att kommunfullmäktige beslutat återremittera (minoritetsåterremiss) ärendet i enlighet med yrkandet från MP, V, FI och D den 16 april 2020.

Protokollsutdrag skickas till

Göteborgs Stads Parkering AB (minoritetsåterremiss)

Dag för justering

2020-04-28



Vid protokollet

Sekreterare

Lina Isaksson

Ordförande

Anneli Rhedin

Justerande

Pär Gustafsson

Justerande

Håkan Eriksson

Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron

§ 6, 1859/17

Beslut

Enligt yrkande från MP, V, D och S den 23 maj 2019:

1. Ärendet återremitteras till kommunstyrelsen som får i uppdrag att ge förslag på nödvändigt omtag för att möjliggöra följande inriktning:
 - Totalekonomin för Skeppsbron ska förbättras väsentligt.
 - Ett borttagande av det underjordiska parkeringsgaraget med hänsyn tagen till behovet av påseglingsskydd och grundförstärkning, samt en redovisning av den ekonomiska påverkan för staden vid ett eventuellt borttagande.
 - Förslag på hur en parkeringslösning för boende, verksamma och besökande i området kan anpassas till moderna mobilitetslösningar baserat på nuvarande riktlinjer för mobilitet och parkering.
 - Bevarandet av Kinesiska muren och Merkurhuset omprövas.
 - Bibehållen fördelning mellan upplåtelseformer, för att säkerställa andelen hyresrätter i planen.
 - Omprövning av ekonomin för allmän platsmark, inklusive redovisning av effekten för borttagande av två pিরer, där kvaliteten i planen bibehålls.
2. Alla berörda nämnder och bolag får i uppdrag att minimera stilleståndskostnaderna.

Tidigare behandling

Bordlagt den 25 april 2019, § 21.

Handlingar

2019 nr 71.

Yrkande från MP, V, D och S den 23 maj 2019.

Yrkanden

Björn Tidland (SD) yrkar bifall till förslaget från SD i kommunstyrelsen.

Hampus Magnusson (M), Ann Catrine Fogelgren (L) och David Lega (KD) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Emmali Jansson (MP), Martin Wannholt (D), Daniel Bernmar (V), Viktoria Tryggvadottir Rolka (S) och Stina Svensson (FI) yrkar att ärendet ska återremitteras till kommunstyrelsen i enlighet med yrkandet från MP, V, D och S den 23 maj 2019.



Propositionsordning

Ordföranden ställer propositioner på dels ärendets återremiss och dels ärendets avgörande idag och finner att kommunfullmäktige beslutat avgöra ärendet vid dagens sammanträde. Omröstning begärs.

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för ärendets avgörande idag och Nej för ärendets återremiss.”

Omröstningen utfaller med 24 Ja mot 57 Nej. Hur var och en röstar framgår av Bilaga 2.

Protokollsanteckning

Jahja Zeqiraj (D) deltar inte i handläggningen av ärendet på grund av jäv.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen
Trafiknämnden
Byggnadsnämnden
Fastighetsnämnden
Älvstranden Utveckling AB
Göteborgs Stads Parkerings AB

Dag för justering

2019-06-03

Vid protokollet

Sekreterare

Christina Hofmann

Ordförande

Anneli Rhedin

Justerande

Stina Svensson

Justerande

Ann Catrine Fogelgren



BILAGA 2

Ärende: 6

Ärendemening: Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron

Ja: 24 Nej: 57 Avstår: 0 Frånvarande: 0

Ledamot	Parti	Plats	Funktion	Resultat
Aslan Akbas	S	61	Ledamot	Nej
Bettan Andersson	V	8	Ledamot	Nej
Ingrid Andreae	S	62	Ledamot	Nej
Jonas Attenius	S	57	Ledamot	Nej
Mariah Ben Salem Dynehäll	L	16	Ersättare	Ja
Alexander Berggren	SD	76	Ersättare	Nej
Torkel Bergström	D	52	Ersättare	Nej
Daniel Bernmar	V	10	Ledamot	Nej
Maria Berntsson	KD	35	Ledamot	Ja
Jessica Blixt	D	54	Ledamot	Nej
Ulf Boström	D	48	Ledamot	Nej
Jenny Broman	V	9	Ledamot	Nej
Kalle Bäck	KD	34	Ledamot	Ja
Emmyly Bönfors	C	31	Ledamot	Ja
Ulf Carlsson	MP	41	Ersättare	Nej
Sara Carlsson Hägglund	V	23	Ersättare	Nej
Peter Danielsson	D	65	Ledamot	Nej
Jan-Olof Ekelund	D	66	Ledamot	Nej



Håkan Eriksson	V	3	2:e v Ordf	Nej
Eva Flyborg	L	32	Ledamot	Ja
Ann Catrine Fogelgren	L	17	Ledamot	Ja
Jörgen Fogelklou	SD	73	Ledamot	Nej
Patrick Gladh	S	46	Ledamot	Nej
Pär Gustafsson	L	2	1:e v Ordf	Ja
Sofie Gyllenwaldt	M	27	Ledamot	Ja
Naod Habtemichael	C	30	Ledamot	Ja
Håkan Hallengren	S	64	Ledamot	Nej
Anna Karin Hammarstrand	D	51	Ledamot	Nej
Robert Hammarstrand	S	80	Ersättare	Nej
Bengt-Åke Harrysson	D	68	Ledamot	Nej
Shadiye Heydari	S	77	Ledamot	Nej
Christer Holmgren	M	13	Ledamot	Ja
Gertrud Ingelman	V	22	Ledamot	Nej
Emmali Jansson	MP	38	Ledamot	Nej
Marina Johansson	S	56	Ledamot	Nej
Urban Junevik	V	20	Ersättare	Nej
Agneta Kjaerbeck	SD	75	Ledamot	Nej
Lena Landén Ohlsson	S	79	Ledamot	Nej
David Lega	KD	36	Ledamot	Ja
Birgitta Lindgren Karlsson	D	69	Ersättare	Nej
Hampus Magnusson	M	6	Ledamot	Ja



Nina Miskovsky	M	7	Ledamot	Ja
Ali Moeeni	S	60	Ledamot	Nej
Abdullahi Mohamed	MP	39	Ledamot	Nej
Henrik Munck	D	53	Ledamot	Nej
Sabina Music	C	29	Ledamot	Ja
Erik Norén	V	24	Ledamot	Nej
Helene Odenjung	L	18	Ledamot	Ja
Toni Orsulic	M	11	Ledamot	Ja
Bosse Parbring	MP	40	Ledamot	Nej
Karin Pleijel	MP	37	Ledamot	Nej
Rasmus Ragnarsson	SD	71	Ersättare	Nej
Admir Ramadanovic	S	63	Ledamot	Nej
Jonas Ransgård	M	15	Ledamot	Ja
Anneli Rhedin	M	1	Ordförande	Ja
Mariette Risberg	D	50	Ledamot	Nej
Amalia Rud Pedersén	S	81	Ledamot	Nej
Ahmed Salih	M	5	Ersättare	Ja
Reger Shafik	S	78	Ledamot	Nej
Irène Sjöberg-Lundin	D	47	Ledamot	Nej
Yvonne Stafrén	SD	74	Ledamot	Nej
Teysir Subhi	FI	43	Ledamot	Nej
Anders Sundberg	M	12	Ledamot	Ja
Anders Svensson	M	26	Ledamot	Ja



Stina Svensson	FI	42	Ledamot	Nej
Pernilla Taxén Börjesson	SD	70	Ledamot	Nej
Kristina Tharing	M	14	Ledamot	Ja
Björn Tidland	SD	72	Ledamot	Nej
Viktoria Tryggvadottir Rolka	S	58	Ledamot	Nej
Mattias Tykesson	M	28	Ledamot	Ja
Frida Tånghag	V	25	Ledamot	Nej
Åse-Lill Törnqvist	MP	4	Ledamot	Nej
Åse Victorin	D	67	Ledamot	Nej
Mariya Voyvodova	S	59	Ledamot	Nej
Mikael Wallgren	V	21	Ledamot	Nej
Martin Wannholt	D	55	Ledamot	Nej
Hanna Linnea Wettermark	L	33	Ersättare	Ja
Camilla Widman	S	45	Ledamot	Nej
Roshan Yigit	S	44	Ledamot	Nej
Johan Zandin	V	19	Ledamot	Nej
Veronica Öjeskär	D	49	Ledamot	Nej



§ 35 Dnr 1859/17

Uppdrag till kommunstyrelsen avseende projektet Skeppsbron

Handling

2018 nr 25.

Yrkanden

Derya Tumayer (MP) och Johan Nyhus (S) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Axel Josefson (M), Ann Catrine Fogelgren (L) och Staffan Levinsson (SD) yrkar bifall till förslaget från M, L och KD i kommunstyrelsen.

Martin Wannholt (M) yrkar bifall till det egna yrkandet i kommunstyrelsen med tillägget att oavsett vilket yrkande som kommunfullmäktige bifaller ska ärendet återredovisas till kommunstyrelsen innan sommaren 2018.

Propositionsordning

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena, med undantag av tilläggsyrkandet från Martin Wannholt (M) och finner att kommunfullmäktige beslutat bifalla kommunstyrelsens förslag. Omröstning begärs. Ordföranden antecknar kommunstyrelsens förslag som Ja-proposition i huvudvoteringen. Ordföranden ställer härfter propositioner på resterande yrkanden och finner att Axel Josefsons m fl yrkande antagits som motförslag i huvudvoteringen.

Huvudvotering

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för bifall till kommunstyrelsens förslag. Nej för bifall till Axel Josefsons m fl yrkande”.

Omröstningen utfaller med 45 Ja mot 35 Nej. En ledamot avstår från att rösta. Hur var och en röstar framgår av bilaga 7.

Propositionsordning

Ordföranden ställer härfter propositioner på bifall respektive avslag på tilläggsyrkandet från Martin Wannholt (M) och finner att det avslagits.

Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Kommunstyrelsen får i uppdrag att redovisa kostnaderna för de olika delarna i projektet i enlighet med vad som framgår av yrkandet från S, MP och V.
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag att ta fram förslag för att förbättra ekonomin för projektet.
3. Kommunstyrelsen får i uppdrag att ta fram förslag för att stärka kontrollen och styrningen över projektet.



Göteborgs Stad

Kommunfullmäktige

4. Kommunstyrelsen får i uppdrag att utreda om delar av detaljplanen bör omarbetas.

Expedieras

Kommunstyrelsen

Vid protokollet

Lina Isaksson
2018-02-22

Ordförande

Lena Malm

Justerare

Ingrid Andréae

Justerare

Mattias Tykesson



Ärende: 26

Ärendemening:

Uppdrag till kommunstyrelsen avseende projektet Skeppsbron

Ja: 45

Nej: 35 Avstår: 1

Frånvarande:0

Ledamot	Parti	Plats	Funktion	Resultat
Aslan Akbas	S	27	Ledamot	Ja
Bo Anderssen	L	39	Ledamot	Nej
Ingrid Andreae	S	28	Ledamot	Ja
Mats Arnsmar	S	9	Ledamot	Ja
Jonas Attenius	S	11	Ersättare	Ja
Kristina Bergman Alme	L	15	Ledamot	Nej
Marie-Louise Bergström	VV	69	Ledamot	Ja
Daniel Bernmar	V	55	Ledamot	Ja
Maria Berntsson	KD	58	Ledamot	Nej
Åke Björk	M	45	Ersättare	Nej
Lisbeth Boëthius	M	17	Ledamot	Nej
Sofi Bringsoniou	S	26	Ledamot	Ja
Mats Brodefors	M	44	Ledamot	Nej
Jenny Broman	V	63	Ledamot	Ja
Cecilia Dalman Eek	S	12	Ledamot	Ja
Axel Darvik	L	37	Ledamot	Nej
Mohamud Dayib	MP	52	Ledamot	Ja
Cristian Delgado	S	30	Ersättare	Ja
Monika Djurner	V	54	Ledamot	Ja
Johanna Eliasson	V	66	Ersättare	Ja
Håkan Eriksson	V	61	Ledamot	Ja
Mats Eriksson	SD	80	Ersättare	Nej
Ann Catrine Fogelgren	L	14	Ledamot	Nej
Jörgen Fogelklou	SD	78	Ledamot	Nej
Matilda Granberg Stålbart	KD	57	Ersättare	Nej
Birgitta Gunér	M	59	Ledamot	Nej
Håkan Hallengren	S	24	Ersättare	Ja



Göteborgs Stad

Kommunfullmäktige

Robert Hammarstrand	S	25	Ledamot	Ja
Lars Hansson	SD	76	Ledamot	Nej
Åsa Hartzell	M	49	Ledamot	Nej
Christina Hjort Bröndt	M	40	Ledamot	Nej
Christer Holmgren	M	48	Ledamot	Nej
Saida Hussein	S	29	Ledamot	Ja
Rustan Hälleby	M	41	Ledamot	Nej
Marie-Louise Hänel Sandström	M	18	Ledamot	Nej
Eva Jansson	M	20	Ersättare	Nej
Claes Johansson	M	46	Ledamot	Nej
Marina Johansson	S	5	Ledamot	Ja
Axel Josefson	M	47	Ledamot	Nej
Ulf Kamne	MP	36	Ledamot	Ja
Ann Karlsson	V	65	Ledamot	Ja
Piotr Kiszkiel	L	4	Ledamot	Nej
David Lega	KD	56	Ledamot	Nej
Staffan Levinsson	SD	77	Ledamot	Nej
Sara Lindalen	V	64	Ersättare	Ja
Ronnie Ljungh	MP	51	Ledamot	Ja
Emilie Lotterberg	M	42	Ledamot	Nej
Hampus Magnusson	M	19	Ledamot	Nej
Lena Malm	S	1	Ordförande	Ja
Bobbo Malmström	V	62	Ledamot	Ja
Pär-Ola Mannefred	M	16	Ledamot	Nej
Ali Moeeni	S	22	Ledamot	Ja
Tomas Nilsson	M	60	Ledamot	Nej
Olle Noord	VV	71	Ersättare	Ja
Johan Nyhus	S	6	Ledamot	Ja
Helene Odenjung	L	13	Ledamot	Nej
Ann-Marie Palm	S	32	Ledamot	Ja
Kristina Palmgren	L	38	Ledamot	Nej
Theo Papaioannou	VV	67	Ledamot	Ja
Catarina Pettersson	VV	68	Ledamot	Ja



Göteborgs Stad

Kommunfullmäktige

Karin Pleijel	MP	35	Ledamot	Ja
Jonas Ransgård	M	21	Ledamot	Nej
Elisabet Rothenberg	M	3	2:e v Ordf	Nej
Reger Shafik	S	23	Ledamot	Ja
Anna Sibinska	MP	53	Ledamot	Ja
Marcus Silverbåge	SD	81	Ersättare	Nej
Stina Svensson	FI	75	Ledamot	Ja
Özgür Tasbas	MP	50	Ledamot	Ja
Eva Ternegren	MP	34	Ledamot	Ja
Louise Thörnqvist	FI	73	Ersättare	Ja
Gudrun Tiberg	FI	74	Ledamot	Ja
Björn Tidland	SD	79	Ledamot	Nej
Derya Tumayer	MP	33	Ersättare	Ja
Mattias Tykesson	M	43	Ledamot	Nej
Åse-Lill Törnqvist	MP	2	1:e v Ordf	Ja
Mariya Voyvodova	S	7	Ledamot	Ja
Martin Wannholt	M	72	Ledamot	Avstår
Camilla Widman	S	8	Ersättare	Ja
Roshan Yigit	S	31	Ledamot	Ja
Jahja Zeqiraj	S	10	Ledamot	Ja
Anders Åkvist	VV	70	Ledamot	Ja



Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron

§ 526, 1859/17

Beslut

Enligt yrkande från MP, V, D och S:

1. Stadsledningskontoret får i uppdrag att, i samverkan med de planerande nämnderna, nedan framgår även vilken nämnd som lämpligen är aktuell för respektive uppdrag, ge förslag på nödvändigt omtag för att möjliggöra följande inriktning:
 - Totalekonomin för Skeppsbron ska förbättras väsentligt. Lämpligen Fastighetsnämnden.
 - Ett borttagande av det underjordiska parkeringsgaraget med hänsyn tagen till behovet av påseglingsskydd och grundförstärkning, samt en redovisning av den ekonomiska påverkan för staden vid ett eventuellt borttagande. Lämpligen Trafiknämnden och Fastighetsnämnden.
 - Förslag på hur en parkeringslösning för boende, verksamma och besökande i området kan anpassas till moderna mobilitetslösningar baserat på nuvarande riktlinjer för mobilitet och parkering. Lämpligen Trafiknämnden.
 - Bevarandet av Kinesiska muren omprövas. Lämpligen Byggnadsnämnden.
 - Bibehållen fördelning mellan upplåtelseformer, för att säkerställa andelen hyresrätter i planen. Lämpligen Fastighetsnämnden.
 - Omprövning av ekonomin för allmän platsmark, inklusive redovisning av effekten för borttagande av två pirer, där kvaliteten i planen bibehålls. Lämpligen Trafiknämnden.
2. Förslaget ska bestå av en redogörelse för vilka av åtgärderna ovan som kan göras inom gällande detaljplan samt vilka åtgärder som kräver ny, eller delvis ny detaljplan. Lämpligen Byggnadsnämnden.
3. Åtgärdernas ekonomiska konsekvenser för projektets ekonomi och påverkan för stadens ekonomi i stort ska beskrivas. Lämpligen Fastighetsnämnden.
4. En redovisning av vilka möjligheter som finns att minimera/avveckla stilleståndskostnader och hur de nuvarande stilleståndskostnaderna fördelats mellan olika bolag/förvaltningar.
5. Förslaget ska redogöra för på vilket sätt de olika åtgärdernas påverkar tidplanen för projektet.
6. Uppdraget ska redovisas skyndsamt.

Tidigare behandling

Återremitterat från kommunfullmäktige den 23 maj 2019, § 6.

Bordlagt den 12 juni 2019, § 470.

Handlingar

Yrkande från SD den 5 juni 2019.

Yrkande från MP, V, D och S den 14 juni 2019.

Yttrande från M, L, C och KD den 18 juni 2019.

Protokollsutdrag från kommunfullmäktige den 23 maj 2019, § 6 med tillhörande handlingar.

Yrkanden

Martin Wannholt (D) och Karin Pleijel (MP) yrkar bifall till yrkande från MP, V, D och S den 14 juni 2019.

Jörgen Fogelklou (SD) yrkar bifall till yrkande från SD den 5 juni 2019.

Tjänstgörande ersättaren Viktoria Tryggvadottir Rolka (S) yrkar bifall till yrkande från MP, V, D och S den 14 juni 2019 och avslag på yrkande från SD den 5 juni 2019.

Ordföranden Axel Josefson (M) yrkar bifall till yrkande från M, L och C den 5 april 2019.

Propositionsordning

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att yrkandet från MP, V, D och S bifallits.

Protokollsanteckningar

Representanterna från M, L, C och KD antecknar som yttrande en skrivelse från den 5 april 2019.

Protokollsutdrag skickas till

Stadsledningskontoret

Byggnadsnämnden

Trafiknämnden

Fastighetsnämnden

Dag för justering

2019-06-24



Vid protokollet

Sekreterare

Mathias Sköld

Ordförande

Axel Josefson

Justerande

Daniel Bernmar



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2018-05-02

Reviderat 2018-11-14

Reviderat 2019-03-12

Diarienummer 1859/17

Diarienummer 1586/17

Handläggare

Henrik Levin och Jörgen Hermansson

Telefon: 031-368 02 45, 031-368 01 00

E-post: jorgen.hermansson@stadshuset.goteborg.se

E-post: henrik.levin@stadshuset.goteborg.se

Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Omvandlingen av Skeppsbron ska genomföras med förnyad inriktning i enlighet med förslag till förändrad inriktning i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden får i uppdrag att genomföra utbyggnad av allmän plats i enlighet med den förnyade inriktningen, till en investeringsram om 1 405 mnkr.
3. Fortsatt genomförande av planerad utbyggnad av parkeringsanläggning på Skeppsbron i enlighet med Göteborgs Stads Parkering AB:s hemställan tillstyrks.
4. Älvstranden Utveckling AB får i uppdrag att säkerställa att de förändringar i inriktning som inte omfattas av utbyggnad av allmän plats genomförs.
5. Älvstranden Utveckling AB ska aktivt samordna berörda förvaltningar och bolag så att genomförandet av omvandlingen av Skeppsbron följer den beslutade inriktningen.
6. Kommunstyrelsens uppdrag enligt beslut i kommunfullmäktige 2018-02-22 § 35, att göra en genomlysning av stadsomvandlingen på Skeppsbron, förklaras fullgjort.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige antog 2014-06-05 § 18 en ny detaljplan för Skeppsbron m.m. med huvudsyftet att förena staden med vattnet och hela en trasig stadsbild. Efter detaljplanens antagande har fortsatta studier visat att utbyggnad av allmän plats respektive uppförande av P-garage innebär avsevärt högre kostnader än tidigare beräkningar. Kommunstyrelsen beslutade 2019-02-06 § 91 att återremittera ärendet till stadsledningskontoret för ytterligare beredning med hänsyn tagen till fastighetskontorets delrapport om Skeppsbron.

Fastighetskontorets delrapport om Skeppsbron "Göteborgs försvunna eller framtida innerstad -Dialog-PM om Göteborgs äldre stadsplaner och framtida innerstadsutbyggnad Fördjupning inom Skeppsbron" är en idéskiss för stadsutveckling baserat på historiskt använda byggnadsmönster. Rapporten skissar en utbyggnad av Skeppsbron indelad i tre etapper över mer än 40 år.

Fastighetskontoret har tagit fram delrapporten under kort tid med i huvudsak egen kompetens och med ekonomiska bedömningar utifrån övergripande antaganden och nyckeltal. Delrapporten är inte förankrad i övriga förvaltningar och har, enligt fastighetskontoret, inte baserats på tidigare utredningsarbete inom programorganisationen

för Skeppsbron. Sammantaget måste man därför konstatera att de antaganden om ekonomi och genomförbarhet som redovisas har mycket stora osäkerheter.

Vid en genomlysning av idéskissen med den kunskap om tekniska, juridiska och ekonomiska frågor som tagits fram i arbetet med att genomföra planerad utveckling framträder flera betydande svårigheter med att genomföra idéskissen. En begränsad del av de i idéskissen angivna byggnaderna i etapp 1 har stöd i gällande plan övrigt förutsätter idéskissen ny detaljplan. De önskade nyttor som framkommit i medborgardialoger och visioner för Södra Älvstranden och Skeppsbron reduceras kraftigt, till exempel skapas i idéskissen inte den mötesplats vid älven som var grundläggande för gällande förslag till omvandling av Skeppsbron.

Stadsledningskontorets samlade bedömning är att fastighetskontorets idéskiss inte utgör en första etapp på väg mot den hittills planerade stadsutvecklingen, utan början till ett alternativt förslag. Om en ny inriktning för Skeppsbron ska tas fram är stadsledningskontorets bedömning att en bredare analys av vilka nyttor och ekonomiska ramar som önskas uppnås i området bör inleda ett sådant arbete.

Stadsledningskontoret föreslår i enlighet med tidigare tjänsteskrivelser i ärendet en förändrad inriktning som innebär en något högre kostnadsnivå än skyldigheter enligt gällande detaljplan men som innebär goda möjligheter att nå huvuddelen av målsättningen för omvandlingen av Skeppsbron.

Ekonomiska konsekvenser

Stadsledningskontoret föreslår att åtgärder som minskar utgifterna eller ökar finansieringen ska genomföras för att förbättra de ekonomiska förutsättningarna för Skeppsbrons genomförande.

Trafikkontorets genomförandestudie (GFS) pekar på en utbyggnadsvolym för allmän plats motsvarande cirka 1 500 mnkr, inklusive beräknad riskreserv. Det är svårt att skära i någon större utsträckning i utgifterna. En mindre justering som minskar kalkylen med cirka 20 mnkr föreslås. I utbyggnadsvolymen ingår även trafikkontorets samordning av ledningsutbyggnad för samtliga ledningsägare inom området, där Kretslopp- och vattennämnden och Göteborg Energi AB är tunga aktörer. Dessa utgifter är inte en del av trafiknämndens investeringsprojekt och uppgår till cirka 75 mnkr av utbyggnadsvolymen. Sammantaget föreslår stadsledningskontoret en investeringsram för trafiknämndens utbyggnad av allmän plats om 1 405 mnkr brutto (2017 års prisnivå) inklusive beräknad riskreserv (250 mnkr).

Utöver de direkta utgiftsminskningarna beräknas närmare 130 mnkr i utgiftsminskningar kunna realiseras i samordningsvinster mellan de olika parterna och åtgärderna. Det är i nuläget svårt att prognostisera hur dessa fördelar sig mellan parterna och åtgärderna, till exempel mellan trafiknämnden och Parkeringsbolaget, stadsledningskontoret ser därför detta som en potential men föreslår inte att dessa ska räknas in i föreslagen ram till Trafiknämnden. Genomförandeorganisationen ska arbeta aktivt för att realisera dessa potentialer.

Övriga föreslagna förändringar fokuserar på att stärka finansieringen från exploateringen. Genomförandeavtalet mellan kommunen och Älvstranden Utveckling AB (Älvstranden) baseras en äldre finansieringsmodell där bolagets markutvecklingsöverskott ska föras

över till trafiknämnden som ett exploateringsbidrag. Älvstrandens ”exploateringsprojekt” i Skeppsbron medför alltså per automatik ett nollresultat för bolaget, vilket innebär att en ökning av intäkter leder till en lika stor ökning av exploateringsbidraget.

Ny detaljplan för triangeltomten, förändring av upplåtelseformer och intäktsoptimering för kvarteret Redaren (Kinesiska muren) bedöms innebära ökade inkomster för stadens aktörer motsvarande cirka 310 mnkr. Utgår även badet, som är Älvstrandens ansvar, bedöms finansieringen öka med ytterligare cirka 50 mnkr. Om samtliga förändringar tillfaller Älvstranden innebär det att exploateringsbidraget som ska finansiera utbyggnaden av allmän plats beräknas öka från 185 mnkr till 545 mnkr. Utgångspunkten är att intäktsökningarna i så stor utsträckning som möjligt ska återföras till finansiering av utbyggnaden av allmän plats för att på så sätt minska kapitalkostnadseffekterna över tid.

Sammantaget gör stadsledningskontoret bedömningen att nettot för stadsutvecklingen i Skeppsbron skulle kunna förbättras från cirka -1 240 mnkr till cirka -860 mnkr, med fortsatt goda möjligheter att nå huvuddelen av målsättningen för omvandlingen av Skeppsbron. Därutöver bedöms en potential enligt ovan om cirka 130 mnkr i ytterligare samordningsvinster som kan påverka utbyggnaden av allmän plats och parkeringsgarage, och därmed även Parkeringsbolagets nedskrivningsbehov.

Åtgärderna på Skeppsbron innebär utökade driftskonsekvenser för framför allt trafiknämnden och park- och naturnämnden. Både avseende kapitalkostnader för de volymer som inte finansieras av exploateringsbidrag och för löpande drift och underhåll av tillkommande ytor och anläggningar.

Barn- och mångfaldsperspektiven

Stadsomvandlingens effekter ur dessa perspektiv beskrivs i tjänsteutlåtandet tillhörande beslut om detaljplanens antagande (KF 2014-06-05 §18 Dnr 1335/12). De förändringar av inriktningen för stadsutvecklingen av Skeppsbron som identifierats är alla sådana att de också innebär att delar av målsättningen för område inte nås. Eftersom målsättningarna för Skeppsbron under projektets planering varit att skapa en offentlig plats för rekreation och samvaro med hög kvalitet för alla stadens invånare, innebär genomförande av förändringarna i inriktningen att området inte i lika stor utsträckning anpassas till barns behov och eller bidrar till stadens målsättningar avseende mångfald.

Jämställdhetsperspektivet

De förslag till förändringar av stadsomvandlingen som stadsledningskontoret föreslår bedöms inte påverka detta perspektiv. Stadsomvandlingens effekter ur ett jämställdhetsperspektiv beskrivs i tjänsteutlåtande tillhörande beslut om detaljplanens antagande (KF 2014-06-05 §18 Dnr 1335/12).

Miljöperspektivet

De förslag till förändringar av stadsomvandlingen som stadsledningskontoret föreslår bedöms inte påverka detta perspektiv. Stadsomvandlingens effekter ur ett miljöperspektiv beskrivs i tjänsteutlåtande tillhörande beslut om detaljplanens antagande (KF 2014-06-05 §18 Dnr 1335/12). För omvandlingen har staden sökt och meddelats tillstånd i miljödom.

Omvärldsperspektivet

Staden går allt tydligare in i en fas med genomförande av betydligt mer omfattande och komplexa stadsutvecklings- och infrastrukturprojekt än vad staden har ägnat sig åt under flera år. Det samma gäller flera av landets större städer.

I jämförelse med bland andra Stockholm och Malmö har de betydligt färre inblandade aktörer i sina stadsutvecklingsprocesser och har rent organisatoriskt något tydligare beslutsprocesser. Både Malmö och Stockholm fattar genomförandebeslut om stadens investeringar för att iordningställa mark och bygga ut allmän plats inför att detaljplan ska antas. I Malmö fattar nämnd eller kommunfullmäktige, beroende på storlek, ett så kallat objektsgodkännande för godkännande projektram och framtida driftskonsekvenser. I Stockholm beslutar nämnd eller kommunfullmäktige ett genomförandebeslut för godkännande av projektram och lönsamhetskalkyl.

Till skillnad från hos oss ryms projektorganisationerna inom en och samma förvaltningsorganisation i både Malmö och Stockholm. Det medför att projekten även har ett fullt beslutsmandat i förhållande till det uppdrag som både nämnden och förvaltningsledningen har fått. De projektstyrningsmodeller som dessa städer använder får därmed något tydligare eskaleringsordningar och en tydligare direkt styrning än vad Göteborg har förutsättningar att forma med nuvarande organisering.

Denna skillnad gäller även den ekonomiska ansvarsfördelningen där Malmö och Stockholm har en utpekad nämnd som ansvarar för hela stadsutvecklingens ekonomi, medan Göteborg Stad har en fördelad budget och ekonomiska ansvar mellan de inblandade parterna.

Bilagor

1. Kommunstyrelsens protokollsutdrag 2019-02-06 § 91, Yrkande från M, L och C 2019-01-16, Yrkande från SD 2019-01-16, Yrkande från S 2019-01-30, Yrkande från MP och V 2019-01-30, Yrkande från D 2019-01-30, Återremissyrkande från M, L och C den 6 februari 2019
2. Kommunstyrelsens protokollsutdrag 2018-06-13 § 533, Yrkande S, MP och V 2018-05-16, Yrkande Martin Wannholt 2018-05-23, Yrkande M och KD 2018-05-07, Yrkande L 2018-05-13
3. Kommunfullmäktiges protokollsutdrag 2018-02-22 § 35, kommunstyrelsens protokollsutdrag 2018-01-24 § 48, Yrkande MP, S och V, Kommunstyrelsen 2018-01-24, Yrkande Martin Wannholt 2017-12-13
4. Protokollsutdrag samt styrelsehandlingar från Göteborgs Stadshus AB avseende Göteborgs Stads Parkering AB:s fråga av principiell beskaffenhet till fullmäktige – Skeppsbron (2017-10-30 §15)
5. PM alternativt utförande Skeppsbron, Göteborg version 1.3 (2018-04-27)
6. PM återremiss Skeppsbron, Göteborg version 1.0 (2018-10-31)
7. Göteborgs försvunna eller framtida innerstad -Dialog-PM om Göteborgs äldre stadsplaner och framtida innerstadsutbyggnad Fördjupning inom Skeppsbron.

Ärendet

Kommunfullmäktige gav 2018-02-22 § 35 stadsledningskontoret i uppgift att:

- redovisa kostnaderna för de olika delarna i projektet,
- återkomma med förslag för att förbättra ekonomin,
- återkomma med förslag för att stärka kontrollen och styrningen över projektet,
- utreda om delar av detaljplanen ska arbetas om.

I samband med antagande av detaljplan för Skeppsbron gav kommunfullmäktige Göteborgs Stads Parkering AB (Parkeringsbolaget) i uppdrag att uppföra ett garage med cirka 700 platser med maximalt samnyttjande av dessa (KF 2014-06-05 § 18 Dnr 1335/12). Uppdraget har utvecklats på ett sätt som föranleder Parkeringsbolaget att söka förnyat ställningstagande från kommunfullmäktige.

Kommunstyrelsen beslutade 2018-06-13 § 533 om återremiss av ärendet med uppdrag till stadsledningskontoret att återkomma med ett förslag på genomförande av projektet Skeppsbron som stöds av den befintliga detaljplanen, och som inte avviker väsentligt från de ekonomiska ramar som kommunfullmäktige godkände 2014.

Kommunstyrelsen beslutade 2019-02-06 § 91 att återremittera ärendet till stadsledningskontoret för ytterligare beredning med hänsyn tagen till fastighetskontorets delrapport om Skeppsbron.

Detta ärende innehåller stadsledningskontorets förslag till återredovisning av samtliga deluppdrag inklusive förslag till förändring av den inriktning för omvandlingen av Skeppsbron som legat till grund för exploateringskalkyl och genomförandestudie. Ärendet innehåller även ett ställningstagande avseende parkeringsbolagets hemställan.

Beskrivning av ärendet

Skeppsbron ingår i Södra Älvstranden, som är ett av sju delområden i Älvstaden. Genomförande av Skeppsbron bidrar till uppfyllandet Älvstadens vision för Göteborg. Älvstaden syftar till att stärka kärnan i västra Sverige och att centrala Göteborg ska växa till dubbel storlek enligt av kommunfullmäktige antagen vision 2012-10-11.

Målbilden för Skeppsbron formulerades 2009. Den arbetades fram i samverkan mellan Älvstranden utveckling, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och park- och naturförvaltningen. Målbilden grundar sig i det omfattande idé- och utvecklingsarbete som gjorts för Södra Älvstranden.

För att realisera målbilden har de planerande förvaltningarna och bolagen i samverkan succesivt brutit ner den i vad som idag kallas nyttor och leveransobjekt så som: ny mötesplats för stadens invånare och besökare vid älven, utökat bostadsutbud, utökade handelsmöjligheter, levande och trygga miljöer, återvunnen kontakt med älven, attraktiv stadsbild, m.fl. Genom detaljplaneläggning och förprojektering av både kvarter och allmänna anläggningar har leveransobjekten succesivt utformats så att de ska säkra att målbilden uppfylls.

Kommunfullmäktige antog 2014-06-05 §18 ny detaljplan för området med huvudsyftet att förena staden med vattnet och hela en trasig stadsbild. Efter detaljplanens antagande har trafikkontoret tagit fram en genomförandestudie (GFS) för området. GFS:en beskriver hur utbyggnad av allmän plats ska ske så att leveransobjekt och nyttor realiseras. I de

fördjupande studierna av genomförandet av den planerade stadsutvecklingen på Skeppsbron framkom att utbyggnad av allmän plats, inklusive nödvändig upprustning av kajen, innebär avsevärt högre kostnader än tidigare beräkningar. GFS:en presenterades för kommunstyrelsen i december 2017.

På uppdrag av kommunstyrelsen redovisade stadsledningskontoret i tjänsteutlåtande daterat 2018-05-02 ett förslag till förändrad ekonomisk inriktning för projekt Skeppsbron. Inriktningen innefattade vissa besparingar i utbyggnader av allmän plats, jämfört med utbyggnad enligt GFS:en, samt åtgärder för att öka intäkterna från exploateringen.

Funktion / Åtgärd	Mnkr
Utbyggnad allmän plats enligt GFS, inkl. risk	-1500
Intäkt från ledningsägare i samband med utbyggnad av allmän plats	+75
Effekt av ny inriktning på allmän plats	+20
Summa utbyggnad allmän plats	-1405
Exploateringsbidrag enligt kalkyl i programplan	+185
Effekt ny inriktning på Älvstrandens exploateringsbidrag	+360
Exploateringsnetto	-860
Bedömd samverkansvinst, uppstår delvis i exploateringen och delvis i investeringar i kommunala bolag.	+130

Tabell: Ekonomiska effekter av förändrad inriktning enligt stadsledningskontorets förslag 2018-05-02.

Kostnadsbedömningar

Kostnadsbedömningar gjorts flera gånger under planeringen av stadsomvandling i Skeppsbron, med delvis olika underlag. Inför kommunfullmäktiges antagandebeslut för detaljplanen (Detaljplan för Skeppsbron m.m. Dnr: 1335/12) gjordes den samlade bedömningen att utbyggnad av allmän plats inom detaljplanen för Skeppsbron skulle kosta cirka 465 miljoner kronor, i den summan ingick då badet i älven samt kostnader för "Kinesiska muren". Exploateringsbidraget beräknades samtidigt till cirka 385 miljoner kronor. Därtill gjordes bedömningen att utgifter skulle uppstå kring bland annat, kajens bärighet. I stadsledningskontorets tjänsteutlåtande från 2014-05-13 bedöms underskottet uppgå till i storleksordningen 150 miljoner kronor. I samband med KF beslut om antagande av detaljplanen (KF 2014-06-05 §18) beslutas att det ekonomiska underskottet ska hanteras genom beslut i kommande budgetberedningar.

Genomförandestudien (GFS) för utbyggnad av allmän plats inom Skeppsbron godkändes i februari 2018 av trafiknämnden som samtidigt återremitterade förslag till projektbudget (TN 2018-02-08 §34). Den samlade kostnadsbedömningen för utbyggnad av allmän plats inom detaljplanen är 1300–1500 mnkr. Kostnadsökningen består delvis av att bedömningarna som gjorts i samband med detaljplanen visat sig vara cirka 200 mnkr för låga och delvis av att nödvändiga åtgärder för cirka 800 mnkr som tidigare inte ingick i bedömningarna har lagts till.

Därtill har byggkostnaden i Göteborg ökat mycket kraftigt under de senaste fem åren.

Funktion / anläggning	DP*	GFS	Kommentar
Påseglingsskydd	0*	70–90	I miljödomen finns krav på ytterligare påseglingsskydd
Kajkonstruktion/Grundläggning inkl. ytskikt (delar av påseglingsskydd ingår i kajkonstruktionen)	177*	530–570	I DP ingick endast kostnader för ytskikt, ej själva kajkonstruktionen ihop med p--garaget.
Dagvattenmagasin	0	80–100	Dagvattenutredningen togs fram efter att DP antagits
Ledningsomläggningar	0	30–50	Fanns inte med i DP
Gator, gatuplantering, parker och torg	149*	440–540	För låg kostnadsuppskattning i DP, samt att Rosenlundsgatan och Masthamnsbron tillkommit.
Gestaltningnivå (högre än i DP)	Oklar nivå	Ingår	Nivå utifrån anlagda ytor i etapp 1 samt pågående arbete med gestaltungsprogrammet
Bad, Kinesiska muren	139*	0	
Riskreserv	0	250	
*Kostnader i detaljplan anges i 2012 års penningvärde.			

Tabell, skillnader i kostnadsbedömning i Detaljplan och Genomförandestudie i miljoner kronor.

En genomgång av ekonomisk bedömning av genomförandet av stadsutvecklingen för Skeppsbron presenteras i bilagt PM *Alternativt utförande Skeppsbron*. Där framgår omfattningen och innehållet i utbyggnaden av allmän plats utifrån GFS. Älvstrandens exploateringsprojekt och förväntat exploateringsbidrag till utbyggnaden redovisas utifrån nuvarande planering.

I PM *återremiss Skeppsbron* redovisas vilka åtgärder staden åtagit sig som huvudman för allmän plats i och med antagandet av Detaljplan för Skeppsbron m.m., samt en kostnadsberäkning för dessa.

Funktion / anläggning	DP 2014	GFS 2017	TU 2018-05-02	Skyldigheter enligt gällande detaljplan
Totalt allmän plats	380	1500	1480	1360
Totalt Älvstranden	50	560	510	510
Nedskrivningar	110	250	250	250

Tabell, kostnadsberäkningar i olika skeden, alla kostnader redovisade i motsvarande 2017 års priser.

Parkeringsbolagets hemställan

Parkeringsbolagets styrelse beslutade i juni 2016 att genomföra projektering och byggnation av parkeringsanläggning med en investeringsram om 628 mnkr. I augusti 2017 uppskattade bolaget att de kända avvikelserna uppgår till 200 mnkr.

Parkeringsbolaget har ett starkt uppbyggt eget kapital och kan kortsiktigt klara en fördyrning med 200 mnkr samt eventuellt nedskrivningsbehov. Med hänsyn tagen till bolagets 10-åriga investeringsplan kan det dock få konsekvenser i förutsättningarna för att

kunna genomföra andra för staden viktiga parkeringsprojekt som har förväntad bristande lönsamhet.

Om ytterligare kostnadsökningar uppstår i projektet eller om andra projekt med förväntad bristande lönsamhet ska genomföras kan behov av kapitaltillskott uppstå. Göteborgs Stadshus AB konstaterar att det även kan påverka framtida utdelning.

Skeppsbron ett program i Älvstaden

I syfte att utveckla de gemensamma arbetssätten och få ökad styrning, kontroll och uppföljning av gemensam stadsutveckling har förvaltningar och bolag inom Älvstaden beslutat införa projektmodellen XLPM (Excellence in project management).

Skeppsbron är organiserat som ett program, nivån över projekt i XLPM. Programmet är i sin tur uppdelat i två delprogram, kvarter respektive allmän plats, samt ett projekt, parkeringsanläggningen. Delprogrammen består i sin tur av ett antal projekt där det faktiska arbetet med att bygga nya anläggningar sker.

Genom att Skeppsbron organiserats som ett program skapas tydliga roller i enlighet med XLPM modellen. Programmet leds av en programledare och ägs av Älvstaden, i det här fallet delegerat till Älvstranden utvecklings AB. Underliggande delprogram och projekt har sina program- eller projektledare och en ägare i stadens linjeorganisation. Styrning sker genom att överordnade nivåer i modellen fastställer direktiv. På så sätt ges både hela programmet och dess underliggande delar fasta förutsättningar för leverans, tid och kostnad. Underliggande styrgrupper inte kan ta beslut som påverkar programmets leveranser, dessa måste eskaleras till programledningen och vidare till programmets styrgrupp. Om programmets styrgrupp inte kan enas om ett beslut måste frågan eskaleras till Älvstadens styrgrupp. Samtidigt har linjeorganisationen fortsatt budgetansvar för de delprogram och projekt de äger, Trafiknämnden för allmän plats, P-bolaget för parkeringsanläggning, och så vidare. Den övergripande budgetstyrningen sker därför genom samverkan i styrgruppen för programmet.

Uppföljning av levererade nyttor och följsamhet mot budget ska ske både inom programorganisationen och i linjen. Underliggande projekt och delprogram rapporterar utfall, avvikelse och prognos till programledaren. Linjerapportering sker enligt alla aktörers egna interna rutiner.

Fastighetskontorets Idéskiss Skeppsbron

Fastighetskontoret genomför tillsammans med stadsbyggnadskontoret en historisk stadsplaneanalys på uppdrag av fastighetsnämnden och byggnadsnämnden. Historisk stadsplaneanalys är en genomgång av helt eller delvis realiserade stadsplaner eller planeringsskisser över centrala Göteborg från slutet av 1800 talet till mitten av 1900 talet, kompletterat enligt äldre stadsplanerings principer där äldre material saknas. Analysen syftar till att ge en bild av hur de centrala delarna av staden hade sett ut om då rådande stadsplanerings principer fortsatt styra utvecklingen. Arbetet har enligt fastighetskontoret haft två huvudmål: att visa på förtätningsmöjligheter som inte omöjliggör eller onödigt försvårar etappvis utbyggnad och att på en övergripande nivå redovisa förtätningsmöjligheternas genomförandeekonomi. Analysen utgör inget beslutat planeringsunderlag.

Fastighetskontorets delrapport om Skeppsbron ”Göteborgs försvunna eller framtida innerstad -Dialog-PM om Göteborgs äldre stadsplaner och framtida innerstadsutbyggnad

Fördjupning inom Skeppsbron” är en idéskiss för stadsutveckling på Skeppsbron baserad på ovanstående analys, se bilaga 7. Rapporten skissar en utbyggnad av Skeppsbron indelad i tre etapper. Inom ramen för arbetet med den historiska stadsplaneanalysen har ett antal ytterligare delrapporter tagits fram för andra delområden i centrala Göteborg.

Enligt uppgift från fastighetskontoret är delrapporten framtagen under cirka två veckor i december 2018 med kompetens i huvudsak från fastighetskontoret och med ekonomiska bedömningar utifrån övergripande antaganden och nyckeltal. Delrapporten är inte förankrad i övriga förvaltningar/bolag och har inte baserats på tidigare utredningsarbete inom programorganisationen för Skeppsbron. Delrapporten är inte nämndbehandlad.

Stadsledningskontorets bedömning

Uppdragets genomförande

Stadsledningskontoret har delat upp uppgifterna från kommunfullmäktige i tre delar: redovisning av kostnader, förslag till stärkt kontroll och styrning samt bedömning av huruvida detaljplanen bör göras om.

Kommunstyrelsens återremisser har behandlats som tillkommande utredningsuppdrag.

Redovisning av kostnader för de olika delarna i projektet och förslag till förbättrad ekonomi, har genomförts genom Skeppsbrons programorganisation som har hållit seminarier där frågorna från kommunfullmäktige bearbetats. Cirka 20 personer från stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, kretslopp och vatten, park- och naturförvaltningen, stadsledningskontoret, Älvstranden Utvecklings AB, Parkeringsbolaget, konsulter och exploitörer inom Skeppsbron, har deltagit vid seminarierna. Dagordningen på första seminariet var att gå igenom kostnads kalkylen för genomförandestudien och för att bli insatta i dess huvudsakliga kostnadsdrivare. På det andra seminariet fick deltagarna komma med förslag på åtgärder som potentiellt kan leda till kostnadsminskning eller intäktsökning i storleksordningen tio mnkr eller mer. På de efterföljande två seminarierna har punkterna granskats och bearbetats.

Resultatet av seminarierna har sammanställts i PM *Alternativt utförande Skeppsbron* som bilagts detta tjänsteutlåtande se rubrik nedan.

Förslag till stärkt kontroll och styrning har stadsledningskontoret analyserat parallellt med den fortsatta utvecklingen av stärkt styrning i Älvstaden som helhet och arbetet hos förvaltningar och bolag med att införa projektmodellen XLPM. De förslag som tagits fram bygger på den utvecklade styrning kontroll och uppföljning som möjliggörs genom förvaltningars och bolags egna verksamhetsutveckling samt på de ”*Principer för hantering av betydande investeringsprojekt*” kommunstyrelsen beslut 2017-04-19 § 302 och kontorets ”*Handlingsplan stärkt styrning av exploateringsprojekt*”.

I bedömningen av huruvida delar av detaljplanen ska arbetas om har stadsledningskontoret samordnat programorganisationens analys av möjliga förändringar med uppdraget till Göteborgs Stadshus AB att utreda konsekvenserna av en flytt av Rosenlundsverket.

I arbetet med uppdraget i återremissen från kommunstyrelsen, att ta fram ett förslag på genomförande av projektet Skeppsbron som stöds av den befintliga detaljplanen och som inte avviker väsentligt från de ekonomiska ramar som kommunfullmäktige godkände 2014, har stadsledningskontoret, Skeppsbrons programorganisation och

stadsbyggnadskontoret analyserat de åtaganden som antagandet av detaljplanen innebär för staden. Programorganisationen har sedan kostnadsberäknat de åtgärder staden är skyldig att genomföra, beräkningarna har gjorts med samma metod som i GFS för att siffrorna ska kunna vara jämförbara. Resultatet redovisas i PM *återremiss Skeppsbron*.

Stadsledningskontorets arbete enligt kommunstyrelsen beslut 2019-02-06 § 91 att återremittera ärendet för ytterligare beredning med hänsyn tagen till fastighetskontorets delrapport om Skeppsbron, har genomförts med stöd av fastighetskontoret, programorganisationen för Skeppsbron och stadsbyggnadskontoret.

Stadsledningskontorets genomlysning och bedömningar grundar sig på intervjuer med ansvarig handläggare och ledningsgrupp på fastighetskontoret samt på den kunskap om Skeppsbron som programorganisationen tagit fram, bland annat genomförbarhetsstudien för allmän plats och parkeringshus, samverkan med konsortiegruppen samt i tidigare PM i detta ärende. Bedömningar av olika åtgärders genomförbarhet inom gällande plan har gjorts av stadsbyggnadskontoret.

PM alternativt utförande Skeppsbron

Som ett underlag för Stadsledningskontorets svar till kommunfullmäktige uppdrog kontoret programorganisationen för Skeppsbron att göra en analys av tre av punkterna i kommunfullmäktiges uppdrag: redovisa kostnaderna för de olika delarna i projektet i enlighet med intentionen i yrkandet, ta fram förslag för att förbättra ekonomin för projektet och utreda om delar av detaljplanen bör omarbetas. Analysen skulle belysa aspekterna kostnadsbesparing/ intäktshöjning, kvalitet för helheten och ändring av nytta samt som tillägg även översiktligt utreda konsekvenserna av en flytt av Rosenlundsverket ur stadsbyggnadsperspektiv. PM *Alternativt utförande Skeppsbron, Göteborg* utgör programorganisationens slutrapport av det uppdraget.

PM utgår från den målbild, de nyttor och de leveransobjekt som beslutats i detaljplan och i programdirektiv, samt från kostnadsbedömningen av genomförandestudien för allmän plats och en exploateringskalkyl framtagen i samband med programplan Skeppsbron.

I PM görs både den kartläggning av stadsomvandlingen utifrån särskilt utpekade delar som efterfrågas i yrkandet från S, MP och V och en bred kartläggning av möjliga kostnadsbesparingar och intäktsförbättringar för programmet. Därutöver ingår i PM tabeller över kostnader och intäkter för trafikkontoret respektive älvstrandsbolaget och betydande ekonomiska effekter för andra bolag. Sammantaget bildar dessa delar svar på de frågor kring projektets innehåll och förändringsmöjligheter som stadsledningskontoret efterfrågat.

För att underlätta stadsledningskontorets arbete med prioritering av åtgärder har programorganisationen gjort en första värdering av de möjliga förändringarna. Detta genom att dela in dem i effektiva förändringar, förändringar som bedöms ha liten effekt på nyttor men stor bedömd besparingspotential/intäktspåverkan, respektive ineffektiva förändringar där det omvända förhållandet bedöms råda.

Rosenlundsverket hanteras och redovisas separat i ett PM. I tidigare planering har verket setts som en fast förutsättning och det är därmed inte värderat som en del av exploateringen. Göteborgs Stadshus AB och Göteborg Energi AB samverkar kring de uppdrag avseende framtida flytt av Rosenlundsverket som de fått av kommunfullmäktige. Uppdragen bedöms kunna redovisas i kommunstyrelsen i början av 2019. Genom att anta gemensamma planeringsförutsättningar för analysen av Rosenlundsverket och den av

övriga Skeppsbron har en analys av möjliga principer för bebyggelse på den mark där verket ligger kunnat tas fram i PM.

PM återremiss Skeppsbron

Som ett underlag för arbetet med att återkomma till kommunstyrelsen har stadsledningskontoret uppdragit åt programmet att utreda vilka ytterligare möjligheter till förändrad inriktning på utbyggnaden av Skeppsbron som är möjliga inom ramen för gällande detaljplan och kostnadsberäkna dessa. Programmet redovisar slutsatserna i PM återremiss Skeppsbron.

I PM redovisas vad kommunen är skyldig att genomföra enligt detaljplan och vilka skyldigheter och krav som tillkommit efter detaljplanen från 2014, till exempel i miljödom för arbete i vatten. Arbetet är gjort i nära samverkan med stadsbyggnadskontorets expertgrupp. PM återremiss Skeppsbron innehåller också en jämförelse av kostnadsbedömningar från detaljplanen 2014 fram till idag.

Slutsatsen av analysen av kommunens skyldigheter enligt detaljplan är att utrymmet för förändrad inriktning av utbyggnad av allmän plats och parkeringsgarage är mycket litet. Stadsledningskontoret gav därför i fortsatt uppdrag till programorganisationen att ta fram scenarier för att nå så nära uppdraget som möjligt. I PM redovisas därför två scenarier: ett som innebär minsta möjliga kostnad för att uppfylla de åtaganden som staden gjort i och med antagande av detaljplanen och ett som uppnår de nyttor som programmet uppfattar förespeglats allmänheten och exploatörerna i den stadsbyggnadsprocess som lett fram till den föreliggande genomförandestudien (GFS).

PM återremiss Skeppsbron redovisar även de övriga förändringar av projektet som skett under tiden sedan ärendet senast var i kommunstyrelsen.

Stärkt styrning av exploateringsprojekt

Under de senaste åren har stadsledningskontoret, de centrala förvaltningarna och bolagen inom stadsutveckling arbetat intensivt med verksamhetsutveckling som syftar till stärkt styrning kontroll och uppföljning av investerings- och exploateringsprojekt. Exempel på detta är den nya exploateringsprocess som utvecklats genom Vex, införandet av en gemensam projektmodell (XLPM), och stadsledningskontorets utökade uppdrag i Älvstaden. En hel del utvecklingsarbete kvarstår, men med redan beslutade nya rutiner och arbetssätt har en plattform lagts som skapar avsevärt mer styrinformation än vad som tidigare funnits i staden.

Stadsledningskontoret har påbörjat utveckling av ett paraply för en samlad styrning av betydande investerings- och exploateringsprojekt utifrån den styrinformation som nu skapas både i portfölj-/program-/projektorganisationen Älvstaden och inom den ordinarie linjeorganisationen. Syftet är både att kunna följa projekten under planering och genomförande och att bättre kunna avgöra vilka grindbeslut som bör tas i kommunstyrelsen respektive kommunfullmäktige, beroende på projektens omfattning och komplexitet. Därtill bör tydligare gemensamma rutiner för rapportering medge en snabb avvikelshantering och stödja stadsledningskontorets arbete med kommunstyrelsens uppsiktsplikt.

Eftersom en del utvecklingsarbete kvarstår och omvandlingen av Skeppsbron pågår kan den inte helt och hållet införlivas i nya arbetssätt. Istället måste de nya arbetssätten

anpassas och en del beslut kan komma att behöva tas på andra underlag eller i annan ordning än de som modellerna föreskriver.

Förslag till förändrad inriktning för omvandlingen av Skeppsbron

Stadsledningskontoret har funnit att ett genomförande av projektet Skeppsbron som stöds av den befintliga detaljplanen förutsätter att kajtor och parkeringsgarage byggs ut. Det finns därmed små möjligheter att förändra inriktningen på genomförandet så att kostnaderna minskar. I PM *Alternativt utförande Skeppsbron* redovisas möjliga förändringar av inriktningen för omvandlingen av Skeppsbron. Förändringarna är sådana att de förbättrar exploateringsnettot samtidigt som ambitionsnivån i varierande grad sänks. Med hjälp av programorganisationen har de möjliga kostnadsbesparingar och intäktförbättringar som programmet föreslår delats in i effektiva respektive ineffektiva förändringar. Effektiva förändringar är de som bedöms innebära en ekonomisk förbättring som överstiger de ökade svårigheter att nå stadsomvandlingens målsättningar som förändringen innebär.

Eftersom de ökade kostnaderna förknippade med omvandlingen av Skeppsbron är stora bedömer stadsledningskontoret att alla de effektiva förändringsförslag som framkommit bör genomföras. Med tanke på Skeppsbron framträdande plats i staden, de långsiktiga perspektiv som kännetecknar stadsutveckling och att en stor del av kostnaderna hänförs till nödvändiga åtgärder vid kaj menar stadsledningskontoret att staden inte bör göra ineffektiva förändringar. Stadsledningskontoret förordar därför följande förändringar i inriktningen för Skeppsbron:

- Dagvattenmagasinet reduceras
- Ny detaljplan för Triangeltomten
- Ändrad upplåtelseform till bostadsrätt
- Badet utgår
- Kvarteret Redaren (Kinesiska muren) intäktoptimeras

Förändringarna beskrivs i bilagt PM *Alternativt utförande Skeppsbron*.

Stadsledningskontoret anser vidare att när Rosenlundsverket kan flyttas bör tomten användas för en blandad stadsutveckling med en så stor intäktssida som möjligt givet det känsliga kulturhistoriska läget.

Förslag avseende ny detaljpaneläggning

Genom antagandet av detaljplanen är staden skyldig gentemot sakägare och tredje man att bygga ut och tillhandahålla de anläggningar som fastställts i detaljplanekartan. Fullföljs inte dessa skyldigheter inom genomförandetiden har berörda sakägare rätt till ersättning från Staden. Hur stort ett sådant ansvar är i ekonomiska termer prövas slutgiltigt i domstol eller i förhandling.

Detaljplanen för Skeppsbron vann laga kraft 2015-04-07. Den innehåller ett kommunalt huvudmannaskap för allmän platsmark och en genomförandetid på 10 år. Vid det tillfälle beslut om antagande av detaljplanen fattades fanns inte full kännedom om vilka kostnader det kommunala huvudmannaskapet medförde. Icke desto mindre är skyldigheterna i detaljplanen bindande. Det åtagande Staden har när det gäller utbyggnad av allmän plats och parkering ligger till grund för exploateringen och kan inte lämnas utanför genomförandet. Skulle Staden välja att göra en ny detaljplan i syfte att åstadkomma en

bättre ekonomi så innebär det också att man inte kommer fullgöra skyldigheterna som huvudman för allmän plats enligt gällande detaljplan.

De åtgärder i Göta älv som ingår i detaljplanen och miljödomen för arbete i vatten för Skeppsbron utgör en förutsättning för utbyggnaden av Järnvågen. Om dessa delar inte fullföljs uppstår en försening för projekt Masthugskajen under tiden nya alternativ arbetas fram och prövas i ny detaljplan med tillhörande miljödom för arbete i vatten. Det påverkar då det konsortium som bildats för byggnation vid Järnvågen.

En ny detaljplaneprocess kommer med tanke på områdets speciella förutsättningar med centralt läge och kulturhistoriskt värde mm. inte gå att genomföra särskilt snabbt. Det går inte att ge några garantier för att samma eller högre exploateringsgrad går att åstadkomma och man kan inte heller vara säker på att hålla de intäktsnivåer som idag förhandlats fram med tagare till skapade byggrätter. Stora osäkerheter finns också i möjligheterna till ny miljödom och vilket innehåll en sådan skulle få. Miljödom är ett krav för att åstadkomma byggnation vid kajen. Därtill kommer ett antal svåra politiska avväganden som behöver processas på nytt så som till exempel bevarandet av Kinesiska muren.

Skeppsbron är en viktig del av projekt Älvstaden. Om en ny detaljplan ska tas fram med målsättningen att nå ett bättre ekonomiskt resultat innebär det att området inte kan förväntas bidra till Vision Älvstaden i någon betydande omfattning. Därtill har stora kostnader lagts ner för att ta fram den gällande detaljplanen och förbereda för byggnation i enlighet med planen. Väljer man att frånga antagen detaljplan är lejonparten av dessa kostnader förgäves.

Stadsledningskontorets bedömning är att det skulle innebära stora negativa konsekvenser för utvecklingen av Älvstaden och staden innanför vallgravarna att inte genomföra nu liggande detaljplan. Det skulle även föra med sig stora kostnader i form av redan nedlagt arbete och kraftigt försena stadsomvandlingen. Det är en omfattande process att utveckla en helt annan idé till stadsomvandling vid Skeppsbron än den som tidigare processats fram och kontorets bedömning är att det är högst osäkert om en sådan process skulle nå en väsentligt annorlunda exploateringsekonomi.

Stadsledningskontorets bedömning är därför att utöver nya planer för Triangeltomten och inom tid Rosenlundsverket bör gällande detaljplan ligga kvar.

Förslag till ökad styrning

Stadsledningskontorets bedömning är att de genomförda och pågående utvecklingsarbetena inom projektstyrning innebär goda möjligheter till en ökad styrning och uppföljning av stadsomvandlingen. För att kunna följa upp behövs dock beslut att relatera till. Stadsledningskontoret menar därför att fullmäktige bör ta ett investeringsbeslut med en investeringsram och den förnyade inriktningen. Ett beslut i fullmäktige innebär också att projektet pekas ut som ett betydande exploateringsprojekt.

Med dessa beslut som grund avser stadsledningskontoret avkräva rapportering av leverans, budget och tidplan från både linjen och programorganisationen. Det innebär att kontoret kan sammanställa den rapportering som görs i stadens ordinarie eskaleringstrappa och uppföljningssystem enligt *”Principer för hantering av betydande investeringsprojekt”* och *”Handlingsplan stärkt styrning av exploateringsprojekt”* och den som görs i Älvstadens tertiärrapportering. Kontoret kan då både sammanställa

relevant styrinformation i uppföljningsrapport och analysera avvikelser som del av uppsiktsplikten.

Genomlysning av fastighetskontorets Idéskiss om Skeppsbron

Idéskissens Genomförbarhet

Fastighetskontorets idéskiss bygger på en övergripande idé om en utveckling på Skeppsbron, vars genomförbarhet fastighetskontoret studerat på en översiktlig nivå. Vid en genomlysning av idéskissen med den kunskap om tekniska, juridiska och ekonomiska frågor som tagits fram i arbetet med att genomföra planerad utveckling framträder flera svårigheter med idéskissen. Idéskissen innehåller också en delvis felaktig beskrivning av genomförbarheten av gällande plan. Till exempel är behovet av geotekniska åtgärder för gator inte ett resultat av det underjordiska parkeringsgaraget.

De geotekniska förutsättningarna på Skeppsbron är besvärliga. Mot bakgrund av den geotekniska kunskap som tagits fram i trafikkontorets genomförbarhetsstudie är bedömningen att de enklare geotekniska lösningar som beskrivs i fastighetskontorets idéskiss inte skulle räcka för att stabilisera marken på Skeppsbron. De presenterade kostnaderna är därmed undervärderade, motsvarande behov av kraftfulla geotekniska lösningar är en del av kostnadsökningen i nuvarande utbyggnadsförslag. Skissen tar inte heller hänsyn till ny och befintlig infrastruktur under mark.

I planeringen för Skeppsbron har en succesiv värdering av möjligheterna till samnyttjande av parkeringar resulterat i att minst 700 platser behöver tillskapas i området.

Fastighetskontorets idéskiss bygger på att delar av dessa platser kan tillskapas i parkeringshus istället för garage under mark. Programorganisationen har i tidigare studier funnit att de ytor som idéskissen föreslår inte kan rymma det antal platser som fastighetskontoret beräknat i sin idéskiss.

Fastighetskontorets idéskiss avses kunna inledas med etapp 1 inom gällande detaljplan. Stadsledningskontorets bedömning är att så är fallet endast till del. En mindre del av de i idéskissen angivna byggnaderna i etapp 1 kan ges bygglov enligt nu gällande plan.

I idéskissen föreslås i huvudsak besparingar genom att inte genomföra den allmänna platsmark som planen innehåller, till exempel kajstråket, parken och Skeppsbropiren. Det juridiska läget kring stadens skyldighet att genomföra allmän plats behöver analyseras som en helhet, vilket gjorts i PM *Återremiss Skeppsbron*. Stadsledningskontorets slutsatser redovisas under rubriken *Förslag avseende ny detaljplaneläggning* ovan. Om kvartermark byggs ut med stöd av planen så minskar stadens möjligheter att undslippa utbyggnad av allmän plats ytterligare. Etapp 2 och 3 i idéskissen kräver ny detaljplan då dessa förutsätter helt annan bebyggelseutveckling än den i gällande plan.

Idéskissen i relation till planerad stadsutveckling i området

Fastighetskontorets idéskiss baseras på övergripande antaganden och nyckeltal, inte på den fördjupade kunskap som tagits fram under tidigare utredningsarbete. Det innebär att det är stora osäkerheter i fastighetskontorets kalkyler, som dessutom sträcker sig mycket längre in i framtiden. Intäkter från utbyggnad så som illustreras i etapp 2 och 3 i idéskissen bör dessutom ställas i relation till utbyggnad på andra platser i staden där förutsättningarna för en god exploaterings ekonomi är bättre.

Fastighetskontorets idéskiss bygger på en etappvis utbyggnad. Den totala exploateringsekonomi i förslaget är svår att bedöma eftersom idéskissen i huvudsak beskriver kostnader i första etappen och i de senare två etapperna är osäkerheterna mycket stora. Idéskissen tar inte hänsyn till att etapputbyggnaden i sig innebär kostnader och påverkar intäkter. Till exempel skulle påseglingsskydd för etapp 1 behöva utföras i vatten som föreslås bebyggas i etapp 2. I etapp 2 behöver grundläggning göras genom första etappens påseglingsskydd och ett nytt påseglingsskydd uppföras längre ut i älven. Det är också rimligt att anta att värdet på det som byggs i etapp 1 blir lägre med vetskapen att det senare kommer att byggas ytterligare kvarter närmare vattnet i etapp 2. Andra projekt inom Älvstaden har visat att det är mycket svårt att få balans i exploateringsekonomi vid byggande i vatten. För att det ska bli lönsamt i framtiden måste värdet på nybyggnation stiga snabbare än byggkostnaden i vatten.

Fullt utbyggd utgör fastighetskontorets idéskiss en annan stadsutveckling än den som hittills planerats för Skeppsbron. De önskade nyttor som framkommit i medborgardialoger och visioner för Södra Älvstranden och Skeppsbron reduceras kraftigt, till exempel skapas i idéskissen inte den mötesplats vid älven som var grundläggande i det planuppdrag som låg till grund för gällande plan. Idéskissen uppfyller inte heller grönstrategins sociala och ekologiska mål och den förutsätter en reducerad mängd allmän parkering i området. Fullt utbyggd innebär idéskissen också att kajkanten ligger i linje med farledsområdet, vilket omöjliggör lägre bryggor och angöring för båtar.

Nuvarande planering av Skeppsbron är utformad för att kopplas ihop med den antagna detaljplanen för Järnvågsgatan (Frilagret/Järntorget/Masthugget) och med översiktlig planering för Packhuskajen och Operalänken. Fastighetskontorets idéskiss bygger istället på den historiska stadsplaneanalysens övergripande förslag att dra en huvudgata, boulevard, från en punkt utanför operan till en stor rondell ovanpå nuvarande tunnelmynning vid Järntorget. Boulevarden kräver att den nordöstligaste delen av detaljplanen för Järnvågsgatan arbetas om, att den redan utbyggda Stora Badhusgatan flyttas, samt betydande investeringar i nya broar över hamnkanalens mynning i älven. Stora Badhusgatan är genomförd som en boulevard och ingår i en planerad struktur med huvudgata från Järntorget till nya Hisingsbron. Idéskissen menar att den inte fungerar som huvudgata för kollektivtrafik då den inte är tillräckligt rak och att gatan därför behöver byggas om helt. Utifrån ett trafikföringsperspektiv stämmer inte det då flertalet kurvorna är mjuka. Fastighetskontoret lyfter fram att den gjorda investeringen i Stora Badhusgatan är avskriven om cirka 40 år, men det är fortsatt avsevärt dyrare att nyinvestera i ett annat läge än att bibehålla en avskriven anläggning. Dessutom tillkommer kostnader för anslutande broar och ledningar under mark.

Stadsledningskontorets bedömning av fastighetskontorets idéskiss

Fastighetskontorets idéskiss bygger på en spännande analysform där historiska lärdomar tas tillvara. Genom metoden kan man planera täta stadsmiljöer som vi känner igen från den befintliga staden, med dess kvaliteter och brister, och metoden är ett bra tillskott till de analyser som görs i tidiga planeringsskeden.

Stadsledningskontorets samlade bedömning är att fastighetskontorets idéskiss inte utgör en första etapp på väg mot den hittills planerade stadsutvecklingen, utan ett alternativt förslag. Idéskissen siktar mot ett i huvudsak annat mål än nuvarande planering och med

grund i en övergripande struktur olik den befintliga och beslutade. Idéskissen gör också en värdering av önskade nyttor som skiljer sig från den beslutade detaljplanen och de mål för området som finns beskrivna i Vision Älvstaden. En konsekvens av detta är att den mötesplats vid vattnet som varit den övergripande målsättningen för utvecklingen av Skeppsbron inte är en del av idéskissen.

Om en ny inriktning ska tas fram är stadsledningskontorets bedömning att en bredare analys av vilka nyttor och ekonomiska ramar som önskas nå i området bör göras. Planeringen måste sedan grundas på den kunskap om förutsättningar för genomförande som tagits fram inom programorganisationen för Skeppsbron. Stadsledningskontorets bedömning är att det är osannolikt att byggaktörerna i så fall väljer att byggstarta projekt innan en ny inriktning för Skeppsbron är på plats. Det som fastighetskontoret beskriver som etapp 1 omfattas av stora osäkerheter inför kommande etapper och ger inte en miljö som lever upp till de ambitioner hittills förväntats eller stabila förutsättningar för de bolag som ska bygga ut kvartersmarken att våga fatta sina investeringsbeslut.

Utförs inte Skeppsbropiren så behöver planerad bebyggelse vid Järnvågsgatan finna en alternativ lösning för påseglingsskydd vilket påverkar tid, kostnader och genomförande för bebyggelsen. Utifrån tidigare PM är Stadsledningskontorets bedömning att ett alternativt påseglingsskydd inte blir billigare än det nu föreslagna. Slutsatsen blir därmed att Skeppsbropiren bör byggas som planerat oavsett andra vägval.

Stadsledningskontorets förslag till fortsatt utveckling av Skeppsbron

Vid det tillfälle beslut om antagande av detaljplanen fattades fanns inte full kännedom om vilka kostnader det kommunala huvudmannskapet medförde. Icke desto mindre är skyldigheterna i detaljplanen bindande. Stadsledningskontoret och programorganisationen för Skeppsbron har gjort upprepade försök att finna besparingar inom ramen för gällande detaljplan. Det har visat sig att det inte går att hitta några avgörande åtgärder utan endast mindre besparingar. Däremot togs det i PM *Alternativt utförande Skeppsbron* fram möjligheter till ökade intäkter för att förbättra kalkylen.

I PM *återremiss Skeppsbron* har programgruppen tagit fram en kalkyl som redovisar lägsta möjliga kostnader i förhållande till de skyldigheter som huvudmannskapet innebär. Denna beräkning visar på en lägsta kostnad för utbyggnad av allmän plats om 1360 mkr inklusive riskreserv. Dialogen med invånarna under idé- och planeringsprocessen har skapat förväntningar på ett område med god standard och livligt innehåll. Skeppsbron är också en plats i staden där standarden rimligen bör vara högre än det allra enklaste. För att i huvudsak nå de bilder som målats upp och de förväntningar som finns rekommenderar stadsledningskontoret att staden utöver minsta-möjliga investerar ytterligare 120 mnkr, totalt 1480 mnkr, i utbyggnad av allmän plats på Skeppsbron.

Sammantaget gör stadsledningskontoret bedömningen att nettot för stadsutvecklingen i Skeppsbron skulle kunna förbättras från cirka -1 240 mnkr till cirka -860 mnkr, med fortsatt goda möjligheter att nå huvuddelen av målsättningen för omvandlingen av Skeppsbron. Därutöver bedöms samverkansvinster om cirka 130 mnkr kunna skapas, hur dessa fördelas mellan förvaltningar och bolag är i dagsläget osäkert.

Stadsledningskontoret kan inte se att det finns möjligheter att utveckla området med en avsevärt ändrad inriktning som innebär ytterligare betydande förbättringar av exploateringsnettot utan att först ändra gällande detaljplan. En ny detaljplaneprocess ska i så fall grundas i en ny analys av vilka nyttor och ekonomiska ramar som önskas nås i området. Kontorets bedömning är att projektet bör gå vidare med föreslagna förändringar i inriktningen.

Funktion / Åtgärd	Mnkr
Utbyggnad allmän plats enligt GFS, inkl. risk	-1500
Intäkt från ledningsägare i samband med utbyggnad av allmän plats	+75
Effekt av ny inriktning på allmän plats	+20
Summa utbyggnad allmän plats	-1405
Exploateringsbidrag enligt kalkyl i programplan	+185
Effekt ny inriktning på Älvstrandens exploateringsbidrag	+360
Exploateringsnetto	-860
Bedömd samverkansvinst, uppstår delvis i exploateringen och delvis i investerade kommunala bolag.	+130

Tabell: Ekonomiska effekter av förändrad inriktning.

Den organisering av stadsomvandlingen enligt projektmodellen XLPM som genomförs för Skeppsbron innebär möjligheter till betydande samverkansvinster i utbyggnadsskedet. Programmet bedömer dessa till cirka 130 mnkr varav cirka 55mnkr redan identifierats i pågående projektering, men inte ännu räknats in i GFS eller exploateringskalkyl. I kombination med att kvarstående osäkerheter hanteras genom de riskreserver som inkluderats i kalkylerna är kalkylerna nu betydligt säkrare än tidigare.

Stadsledningskontorets bedömning är att Parkeringsbolaget klarar den fördyrning med 200 mnkr samt eventuellt nedskrivningsbehov som bolaget annonserat. Eftersom Parkeringsbolaget är en viktig pusselbit i stadsutvecklingen, särskilt i byggandet av tät stad, är det viktigt att konsekvenserna för bolagets investeringsplan begränsas. Parkeringsbolaget behöver tillsammans med de planerande förvaltningarna och bolagen säkerställa en tidig samverkan kring Parkeringsbolagets åtaganden och kostnader.

Magnus Sigfússon
Förvaltningsdirektör

Eva Hessman
Stadsdirektör

Diarienummer 0028/20

PM återremiss Skeppsbron, enligt beslut i KF 23 maj 2019

2020-01-30

Upprättad av Henrik Bonder

Version 1.1



Godkänd av:

Rune Arnesen, Älvstranden Utveckling AB, Programägare Skeppsbron

Jörgen Hermansson, Stadsledningskontoret, Huvudprogramägare Södra Älvstranden

Underskrift, datum:

Underskrift, datum:

Programägare

Huvudprogramägare

Revisionshistoria

Revision	Beskrivning av ändring	Ansvarig	Gäller från
v1.0		Henrik Bonder	2020-01-17
V1.1	Korrigerig tabell s.23 Fåtal förtydligande i texten.	Henrik Bonder	2020-01-30

Innehåll

1. Sammanfattning	5
1.1 Allmänt	5
1.2 Resultat	5
1.2.1 Scenarier – utformning av Skeppsbron	5
1.2.2 Utformning Utredningsförslag	6
1.2.3 Skeppsbrons totalekonomi	6
1.2.4 Skeppsbrons kvalitet	8
1.2.5 Tidplanen för Skeppsbron	9
1.2.6 Reflektion	10
2. Inledning	11
2.1 Bakgrund.....	11
2.2 Beslut	11
2.3 Uppdrag från Stadsledningskontoret	12
2.4 Strategi.....	13
3. Alternativa lösningar Skeppsbron	14
3.1 GFS2018	14
3.2 Utredningsförslag.....	15
3.2.1 Kajstråket.....	16
3.2.2 Stråket och Platsen mot Stenpiren.....	16
3.2.3 Bryggorna, vattnet och Kajhusen	16
3.2.4 Parken	16
3.2.5 Skeppsbropiren (Nocken) med Nockenhuset	16
3.2.6 Kv. Merkur och Kinesiska Muren.....	17
3.2.7 Bostadskvarteren.....	17
3.2.8 Parkeringsgaraget.....	17
3.2.9 Pendelcykelstråket	17
3.3 Rak kaj.....	18
4. Totalekonomi för Skeppsbron.....	19
4.1 Bakgrund.....	19
4.2 Intäkter.....	19
4.3 Gällande finansieringsbehov maj 2019	19
4.4 Kostnader	20
4.5 Intäktpåverkan	20
4.6 Utredningsförslagets finansieringsbehov	21
4.7 Parkering	21
4.8 Ändring av gällande detaljplan.....	22
4.9 Summering av ekonomin för Skeppsbron	23
5. Förslag på parkeringslösning för boende, verksamma och besökande	25
5.1 Konsekvenser.....	25
5.2 Ekonomi.....	25
6. Borttagande av det underjordiska parkeringsgaraget.....	26
6.1 Konsekvenser.....	26
6.2 Ekonomi.....	27
7. Bevarandet av Kinesiska muren	28

8. Bibehållen fördelning mellan upplåtelseformer	28
9. Omprövning av ekonomin för allmän platsmark.....	28
9.1 Ekonomi.....	29
9.2 Konsekvenser.....	30
10. Risker	30
10.1 Ekonomiska risker:.....	31
10.2 Nyttorelaterade risker:.....	31
11. Styrande dokument.....	32
12. Referenser	32
13. Bilagor	32
14. Illustrationer.....	33
14.1 GFS2018	33
14.2 Utredningsförslag.....	34
14.3 Rak kaj	35

1. Sammanfattning

1.1 Allmänt

Enligt uppdrag från Stadsledningskontoret har en grupp från programorganisationen för Skeppsbron utökad med tjänstemän från Fastighetskontoret genomfört denna utredning. Gruppen har bestått av representanter från Stadens Förvaltningar: Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Trafikkontoret, Kretslopp och vatten, och Park- och naturförvaltningen samt bolagen Älvstranden Utveckling AB och Göteborgs Stads Parkering AB. Uppdraget har varit indelat i olika arbetsgrupper. Uppdragets syfte har varit att ytterligare utreda ekonomin för genomförandet av detaljplanen för Skeppsbron Etapp 2 enligt beslut i KF 23 maj 2019.

Resultatet av denna utredning beskrivs i detta PM, med arbetsgruppernas rapporter bilagda.

1.2 Resultat

1.2.1 Scenarier – utformning av Skeppsbron

Totalekonomin för Skeppsbron kan för jämförelsens skull beskrivas i tre olika scenarier, och tillika utformning. Dessa tre scenarier är:

1. GFS2018:

Ursprunglig utformning baserad på beslutad detaljplan 2014 med dess kvalitetsprogram och Trafikkontorets genomförandestudie, GFS från dec 2017. Kostnadsuppskattningen av Allmän plats gjordes i samband med framtagandet av GFS.

2. Utredningsförslag:

Utredningens alternativa förslag med lägst kostnad inom gällande detaljplan för Allmän plats. Förslaget innebär ett reducerat kajområde och är inom gällande detaljplan med mindre förändringar i detaljplanen. Detta är planjuridiskt bedömt som genomförbart inom detaljplanen. Kostnadsuppskattningen genomfördes i detta uppdrag. Detta förslag är framarbetat som uppdragsgruppens gemensamma alternativ till ursprunglig utformning.

3. Rak kajlinje/Ny detaljplan:

En minimal utformning av Skeppsbron som kräver en ny detaljplan. Detta förslag har en kostnadsuppskattning för Allmän plats som måste genomarbetas i samband med framtagandet av en ny detaljplan. En ny detaljplan innebär en stor osäkerhet avseende denna kostnadsuppskattning.

För alternativ 2 och 3 beskrivs här i stort de konsekvenser för nyttan dessa scenarier medför. Påverkan på ekonomin i form av intäkter och kostnader beskrivs här i korthet utgående från alternativ 2 Utredningsförslaget. För en mer utförlig beskrivning av ekonomin och konsekvenserna hänvisas till kommande avsnitt i detta PM samt de bilagda rapporterna från arbetsgrupperna i uppdraget.

1.2.2 Utformning Utredningsförslag

Detta förslag är framarbetat som uppdragsgruppens gemensamma alternativ till ursprunglig utformning enligt GFS2018.

Förslaget medför ett reducerat kajområde och kräver en ändring av detaljplanen. Dessa mindre förändringar av detaljplanen är planjuridiskt bedömt som genomförbart av Stadsbyggnadskontorets jurister och är därför ”inom detaljplanen”.

Frågan om visionen för planen finns kvar, eller inte, har ingått i bedömningen av Utredningsförslaget. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att förslaget klarar av att leverera den kvalitet som var planens intention. Det är tydligt att ytan för Allmän plats och mötesplatsen minskar i såväl storlek och som gestaltning.

I korthet innebär förslaget att kajgaraget försvinner helt och ersätts av ett mindre garage under Redareparken för allmän parkering och ett garage i källarplan under kvartershusen som täcker detaljplanens krav på parkering. Redareparken kommer att ligga kvar i sin helhet, men fickparkområden på kajen försvinner.

Kajområdet med de fem kajhusen försvinner helt och ersätts av ett mindre kajområde med lokal trafik. Skeppsbropiren behålls i sin helhet, då kostnaden för att bygga ut hela den ytan vägs upp av de intäkter och nytta som detta genererar.

1.2.3 Skeppsbrons totalekonomi

Utredningsförslaget reducerar kostnaden för Allmän plats med ca 320 mnkr. Det finansieringsbehov via skattemedel som Utredningsförslaget resulterar i är ca 770 mnkr. Nettobesparingen för Skeppsbron blir i bästa fall ca 90 mnkr jämfört med det förslag som presenterat till KF i maj 2019. Byggs inte garaget under Redareparken kommer nettobesparingen minska med ca 40 mnkr.

Intäkterna kommer att reduceras med ca 190 mnkr jämfört med det förslag som tidigare presenterats till Kommunfullmäktige i maj 2019 enligt TU: Redovisning av uppdrag avseende projektet, 2019-03-12.

Intäktsminskningen beror på minskade intäkter för kajhusen, som inte kan realiseras, på storleksordningen 40 mnkr. Upplåtelseformen får inte ändras från hyresrätt till bostadsrätt enligt beslutet i KF 23 maj 2019 med en intäktsminskning på 100 mnkr som följd. En möjlig intäktsökning om ca 50 mkr baserad på utökad byggrätt i kv. Redaren som förslags i TU 2019-03-12 kan inte heller tillgodoräknas här då upplåtelseformen inte får ändras. I Utredningsförslaget har tagits med en möjlig intäktsökning på 100 mnkr för utökad byggrätt på Triangeltomten, som även föreslogs i TU 2019-03-12. Denna förändring förutsätter en (delvis) ändrad detaljplan. Till minskningen av intäkterna tillkommer en risk för skadeståndsanspråk. Se mer om detta i slutet av detta avsnitt.

En stor ekonomisk risk med utredningsförslaget är att sakägare och avtalsparter kan göra anspråk på skadestånd. Staden bygger inte ut allmän plats med följden att

byggrätterna på kajen inte grundläggs och i praktiken omöjliggör byggnationen här. Vidare kan avtalsparter se en mindre attraktivitet i området. Anspråk kan här också komma från sakägare i exploateringen på Masthuggskajen.

Byggherrarna ska enligt förslaget anlägga bygglovspliktiga parkeringsplatser för boende etc. Detta leder troligen till krav på lägre markpriser i kommande avtalsförhandlingar.

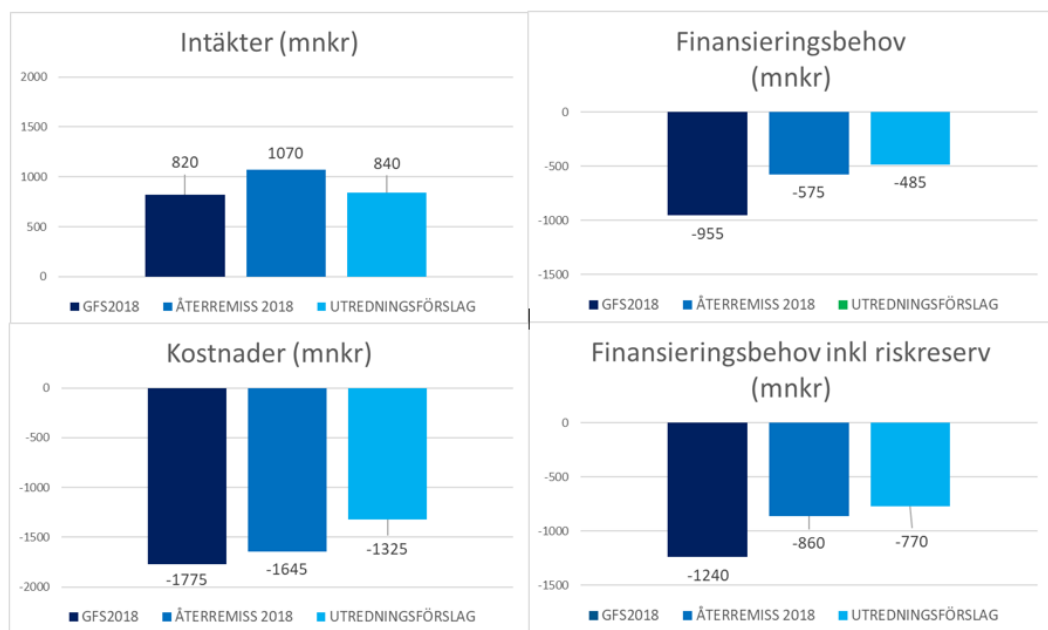
Värdet för de kommersiella bottenvåningarna riskerar att minska genom den förändrade utformningen, vilket i sig ger en minskad intäkt för Staden vid försäljning, som äger dessa genom Älvstranden Utveckling AB.

Nivån på dessa skadestånd är svårbedömd liksom nivån på markpriserna.

Hur ekonomin påverkas sammanfattas i tabellen och diagrammen nedan:

UTREDNINGSOMGÅNG	Investeringsbehov Staden	Orsaker
GFS2018	1240 mnkr	
Återremiss 2018	860 mnkr 1.010 mnkr	• Reducerad allmän plats: 80 mnkr • Ökade intäkter upplåtelseform och exploatering: 250 mnkr • Ökade intäkter exploatering: 150 mnkr¹ • Borttaget bad: 50 mnkr
Utredningsförslag	770 mnkr	• Reducerad allmän plats: 320 mnkr • Minskade intäkter upplåtelseform, exploatering, byggrätter mm: 190 mnkr
Tillkommer: Kajhusen, ersättningskrav från exploatörer	?	• Ger ökat investeringsbehov för Staden med motsvarande belopp
Tillkommer: Parkering under kvarteren som byggs av exploatörer	?	• Ger ökat investeringsbehov för Staden med motsvarande belopp

1) Beloppet 1.010 gäller om endast Triangelntomten får ökad exploatering och upplåtelseformen hyresrätt behålls som beslutades i KF i maj 2019



Notera att utredningsförslaget ger ett minskat investeringsbehov för Staden på ca 90 mnkr. Investeringsbehovet kan dock öka ytterligare genom krav från exploatörerna på skadestånd resp. lägre försäljningspris på byggrätterna i kvarteren samt andra sakägare och exploateringen på Masthuggskajen.

Kostnadsuppskattningarna har givetvis ett mått av osäkerhet. En säkrare uppskattning kräver en djupare analys på nivån förprojektering/projektering. Det kräver dock längre tid och mer resurser för att kunna genomföras än som varit tillgänglig för detta arbete. Genomförande av projektering kräver beslut om att gå vidare till projekteringsskedet.

Det finns, förutom det som diskuterats ovan, stora upplupna kostnader hos förvaltningarna och bolagen som fram tills nu medverkat i program Skeppsbron. Hur dessa upplupna kostnader ska hanteras (via avskrivning eller motsvarande) och vem som ansvarar för att bära dessa kostnader är inte tydligt. Detta måste hanteras och beslutas i Stadens organ. Totalt beräknas dessa kostnader fram tills idag till ca. 350 mnkr, inkl. de utredningar som gjorts under 2018 och 2019.

1.2.4 Skeppsbrons kvalitet

Mötesplatsen Skeppsbron som sådan finns kvar i Utredningsförslaget och vi har en tillgänglig kontakt med vattnet. Konsekvenserna av besparingen på Allmän plats är att vi får en reducerad mötesplats vid älven. Den tillgängliga ytan minskar och således flexibiliteten i mötesplatsen. Kajhusen försvinner liksom den större öppna ytan nära vattnet som kan användas för större vattennära aktiviteter. Mötesplatsen har varit den främst förväntade nyttan för Staden vid genomförandet av program Skeppsbron. Den levande mötesplatsen, som inkluderar kvarteren, reduceras då kajhusen försvinner, med den minskade attraktivitet detta innebär för området såväl socialt som kommersiellt.

På samma sätt som ovan påverkas nyttorna för Skeppsbron, som definierats i [Programdirektivet](#).

De viktigaste kvaliteterna sammanfattas i följande tabell:

Skeppsbrons nyttor/kvaliteter	GFS2018	Utrednings-förslaget	Rak kajlinje/ Ny detaljplan
Variation i innehåll och uttryck	Variation i innehåll och uttryck	Variation i innehåll och uttryck	Variation i innehåll och uttryck
Stadens möte med vattnet	Stadens möte med vattnet	Stadens möte med vattnet	Stadens möte med vattnet
Variationsrikt gång- och cykelstråk	Variationsrikt gång- och cykelstråk	Variationsrikt gång- och cykelstråk	Variationsrikt gång- och cykelstråk
Levande kaj- och båtliv	Levande kaj- och båtliv	Levande kaj- och båtliv	Levande kaj- och båtliv
Grön mötesplats	Grön mötesplats	Grön mötesplats	Grön mötesplats
Flexibla ytor för aktivitet och vila	Flexibla ytor för aktivitet och vila	Flexibla ytor för aktivitet och vila	Flexibla ytor för aktivitet och vila
Parkering och mobilitet	700 pl. i Kajgarage	400 pl. i Parkgarage + 200 pl. i Kvartergarage	200 pl. i Kvartergarage
Lokaler och bostäder	450 bostäder och lokaler bl. a. Levande gatuplan	Ca 400 bostäder och färre lokaler. Reducerad flexibilitet Levande gatuplan	Påverkan på antalet bostäder och lokaler. Ingen flexibilitet Levande gatuplan.

Grönt = Fullt uppfyllda nyttor, definierade i Programdirektivet för Skeppsbron

Gult = Påverkan på nyttor, definierade i Programdirektivet för Skeppsbron

Orange = Stark påverkan på nyttor, definierade i Programdirektivet för Skeppsbron

Rött = Ej uppfyllda nyttor, definierade i Programdirektivet för Skeppsbron

Parkeringsbehovet täcks enligt Utredningsförslaget genom:

- 200 platser i parkering under kvarteren (Kvartergaraget) för tillkommande verksamheter och boende.
- 400 platser i parkering under Redarparken (Parkgaraget) som ersättning för dagens parkering i området för att möta behovet från besökande till befintliga verksamheter samt för att möta behovet av en strategisk parkeringsnod i denna del av staden i enlighet med samrådshandlingen för Fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg

1.2.5 Tidplanen för Skeppsbron

Tidplanen påverkas givetvis av Utredningsförslaget. En viss förbättring av utbyggnadstakten kommer troligen kunna tillgodoräknas. Hur stor denna blir kan inte bedömas med säkerhet eftersom inget förprojekteringsarbete är påbörjat med detta förslag som grund. Uppskattningsvis kan utan djupare analys utbyggnaden göras minst 12 månader snabbare än tidigare, då Kajgaraget var första byggnationen.

Till detta kommer att en ny organisation för program Skeppsbron måste skapas och resurser tillsättas. Uppskattningen som gjorts i de tidigare utredningarna gäller fortfarande här. Vi ser i dagsläget att planerad byggstart är uppskattningsvis försenad i storleksordningen 30–36 mån jämfört med ursprunglig tidplan 2017, givet att beslut

tas i kv1 2020. Hur stor denna försening blir är avhängigt när och vilket beslut kommer att tas av Kommunfullmäktige efter nyår. Ytterligare förseningar kan tillkomma, eftersom det kommer att ta minst 6 månader att tillsätta tillräckliga personella resurser.

Förändringarna på Skeppsbron jämfört med GFS2018 kan medföra omförhandlingar av avtalen med byggherrarna och ett nytt konsortium måste bildas. I värsta fall måste hela markanvisningsprocessen göras om. Vad detta innebär tidsmässigt går inte att uppskatta i dagsläget.

Vi vet redan nu att denna försening av byggstarten och tiden för färdigställandet av Skeppsbron medför behov av en förlängning av miljödomen för vattenverksamheten, med skärpta krav som följd. Detta kan i sin tur medföra ökade kostnader som inte går att uppskatta idag.

1.2.6 Reflektion

Investeringskostnaden för Allmän plats är hög för Skeppsbron. Det visar sig tydligt att investeringsbehovet från Staden inte påverkas mycket trots en stor kostnadsreduktion av allmän plats genom stora förändringar av kajområdet. Det beror på att intäktsidan påverkas mycket av de förändringar som gjorts här i kombination med begränsningarna givna av beslutet i Kommunfullmäktige i maj 2019.

En väsentlig förbättring av totalekonomin kan inte göras utan att exploateringsgraden ökas. Det kommer i sin tur kräva en helt ny detaljplan för Skeppsbron, med de resursbehov, kostnader och tidplaneförseningar detta medför. Det finns emellertid här en risk att varken ekonomin eller innehållet blir så mycket bättre i en ny plan. Exploateringsgraden är avvägd i gällande detaljplan. Det är inte säkert att en annan bedömning kan göras.

Kostnaden för att genomföra detta uppdrag uppgår till 2,9 mnkr.

Den totala kostnaden för allt arbete som genomförts under perioden jan 2018 – okt 2019 uppgår till ca 60 mnkr avseende återremisser och motsvarande denna period.

2. Inledning

Den kommunicerade målbilden för Skeppsbron via Älvstaden är:

”Skeppsbron är göteborgarnas nya, spännande mötesplats vid älven. Hit är det enkelt att ta sig från såväl Järntorget, Kungsgatan, Nordstan som Brunnsparken.

Längs kajstråket är det mycket folk i rörelse och alla känner sig välkomna och trygga. Människor rör sig till och från sina bostäder på Skeppsbron, promenerar och flanerar, slår sig ner på något café eller restaurang. Eller bara njuter av vattnet, hamnlivet och den storslagna utsikten.

Vid Stenpiren, den nya knutpunkten, byter trafikanterna snabbt mellan färja, buss och spårvagn. Innanför kajstråket finner cyklisten den genaste vägen mellan väster och city. Stora Badhusgatan är ett trevligt promenadstråk med butiker och verksamheter där berget skyddar när vinden friskar i.

Från älven får Göteborgs city ett nytt attraktivt ansikte mot vattnet med de nya byggnaderna på Skeppsbron, och det nygamla Rosenlundverket som bildar fond till det välbesökta badet intill. Här är det fullt med badare som kan ta ett varmt dopp utomhus sommartid.

Skeppsbron är en av de mest spännande och trivsamma mötesplatserna i stan och göteborgarna berättar stolt om hur Skeppsbron har utvecklats till en hållbar stadsdel med minsta möjliga miljöpåverkan.”

2.1 Bakgrund

En väsentlig del av Visionen för Skeppsbron är att skapa en god mötesplats för alla göteborgare. Det innebar förutom att bygga kvarter med bostäder och publika verksamheter i bottenvåningen, att man som innevånare i staden skulle ha till gång till och kunna använda en allmän plats centralt i staden. Det allmänna parkeringsgaraget var avsett att användas av både boende och verksamma i området samt till viss del fungera som en av flera allmänna parkeringsplatser nära centrum.

Att skapa en plats för alla i denna centrala del av staden med dess historiska koppling och närhet till vattnet, älven, var en av de viktiga punkterna som hämtades ur dialogarbetet inför arbetet med planen.

Enligt Programdirektivet ska följande nyttor åstadkommas av Skeppsbron:

- Ny mötesplats för stadens invånare och besökare vid älven
- Utökat bostadsutbud.
- Utökat lokalutbud
- Utökade handelsmöjligheter
- Levande och trygga miljöer
- Goda livsmiljöer
- Attraktiv stadsbild
- Återvunnen kontakt med älven
- Förbättrad mobilitet
- Minskad klimatpåverkan (jämfört med bostäder och näringsverksamheter i jämförbara redan existerande stadsdelar)

2.2 Beslut

2019-05-23 fattade Kommunfullmäktige beslut som innebar att ärendet återremitteras till kommunstyrelsen. 2019-06-19 beslutade Kommunstyrelsen att:

1. *Stadsledningskontoret får i uppdrag att, i samverkan med de planerande nämnderna, nedan framgår även vilken nämnd som lämpligen är aktuell för respektive uppdrag, ge förslag på nödvändigt omtag för att möjliggöra följande inriktning:*
 - a. *Totalekonomin för Skeppsbron ska förbättras väsentligt. Lämpligen Fastighetsnämnden.*
 - b. *Ett borttagande av det underjordiska parkeringsgaraget med hänsyn tagen till behovet av påseglingsskydd och grundförstärkning, samt en redovisning av den ekonomiska påverkan för staden vid ett eventuellt borttagande. Lämpligen Trafiknämnden och Fastighetsnämnden.*
 - c. *Förslag på hur en parkeringslösning för boende, verksamma och besökande i området kan anpassas till moderna mobilitetslösningar baserat på nuvarande riktlinjer för mobilitet och parkering. Lämpligen Trafiknämnden.*
 - d. *Bevarandet av Kinesiska muren omprövas. Lämpligen Byggnadsnämnden.*
 - e. *Bibehållen fördelning mellan upplåtelseformer, för att säkerställa andelen hyresrätter i planen. Lämpligen Fastighetsnämnden.*
 - f. *Omprovning av ekonomin för allmän platsmark, inklusive redovisning av effekten för borttagande av två piler, där kvaliteten i planen bibehålls. Lämpligen Trafiknämnden.*
2. *Förslaget ska bestå av en redogörelse för vilka av åtgärderna ovan som kan göras inom gällande detaljplan samt vilka åtgärder som kräver ny, eller delvis ny detaljplan. Lämpligen Byggnadsnämnden.*
3. *Åtgärdernas ekonomiska konsekvenser för projektets ekonomi och påverkan för stadens ekonomi i stort ska beskrivas. Lämpligen Fastighetsnämnden.*
4. *En redovisning av vilka möjligheter som finns att minimera/avveckla stilleståndskostnader och hur de nuvarande stilleståndskostnaderna fördelats mellan olika bolag/förvaltningar.*
5. *Förslaget ska redogöra för på vilket sätt de olika åtgärdernas påverkar tidplanen för projektet.*
6. *Uppdraget ska redovisas skyndsamt.*

Utgående från detta beslut har ett uppdrag formulerats av Stadsledningskontoret för att genomföra en utredning.

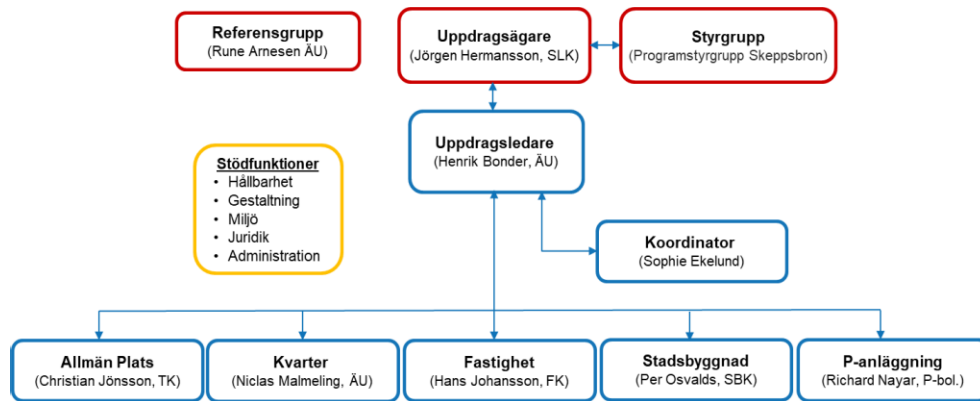
2.3 Uppdrag från Stadsledningskontoret

En minimerad programorganisation för Skeppsbron har, med komplettering av tjänstemän från Fastighetskontoret, fått i uppdrag av Stadsledningskontoret att genomföra en utredning utgående från beslutet i KS den 19 juni 2019. Uppdraget har genomförts enligt "[Uppdragsplan Skeppsbron Återremiss KF 23 maj v 2.0](#)".

De aktiviteter som genomförs i uppdraget organiserades i form av arbetsgrupper.

Uppdragets organisation har bestått av fyra arbetsgrupper:

1. Allmän plats har huvudansvaret för de frågor som enligt beslutet i Kommunstyrelsen ska hanteras inom Trafiknämndens ansvarsområde.
2. Stadsbyggnad ansvarar för frågor som hanteras av Byggnadsnämnden.
3. Kvarter ansvarar för frågeställningar som rör markägare och Konsortiet (byggherrarna). Kvarter hanterar också frågeställningar som rör konceptet Levande Gatuplan som är unikt för Skeppsbron/Södra Älvstranden.
4. P-anläggning ansvarar för frågeställningar som rör fasta parkeringsanläggningar och deras ekonomi.



Fastighet ansvarar på samma sätt för frågor som hanteras av Fastighetsnämnden och samverkar med uppdragsledningen avseende Totalekonomin och **helhetsmässig** påverkan på Skeppsbron.

2.4 Strategi

Inriktningen för uppdraget har varit att minska kostnaderna, bibehålla kvaliteten och utreda parkeringsbehovet enligt stadens nya riktlinjer för parkering och hitta alternativa lösningar för parkering utifrån detta samt att tydliggöra frågan kring kvarteret Kinesiska muren. Målsättningen var också att göra detta inom gällande detaljplan och med ett genomförandeskede som sträcker sig till mitten av 2020-talet. Kostnads- och tidspåverkan samt påverkan på kvalitetsaspekterna har analyserats så djupt som varit möjligt, givet den begränsade tiden och de tillgängliga resurserna för uppdraget. De uppskattningar som gjorts i analysen har en viss osäkerhet, men med riktig storleksordning. En mindre osäkerhet kräver djupare analys på åtminstone förprojekteringsnivå. Focus har varit på vad som är möjligt med liten påverkan på detaljplanen och därmed planjuridiskt genomförbart.

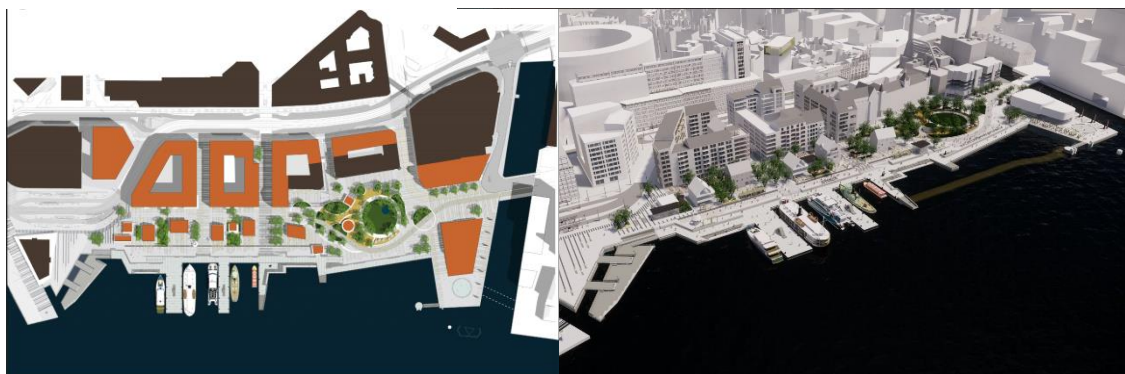
En mindre omfattande analys är gjord avseende kostnadsdelen i det tredje alternativet där detaljplanen måste göras om. Uppskattningar som kan göras här har en mycket större osäkerhet än för Utredningsförslaget. I detta alternativ kan arbetet med en ny detaljplan medföra stora förändringar, så det inte är meningsfullt att här göra en djupare analys. En sådan måste göras i samband med arbetet med den nya detaljplanen. Det finns alltför stora osäkerheter avseende innehållet och kravbilden för att göra en analys för den totala ekonomin, kvalitetsaspekterna och tidsramen för alternativet som kräver en ny detaljplan.

Arbetsgruppernas arbete har resulterat i fyra rapporter som sammanfattas i detta PM. Rapporterna återfinns som bilagor till detta PM.

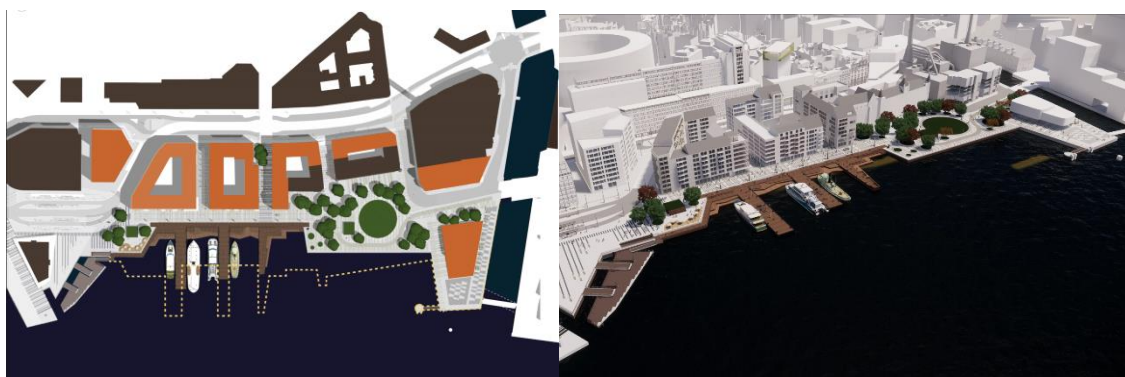
3. Alternativa lösningar Skeppsbron

Nedan beskrivs de olika alternativen sammanfattningsvis. För mer information hänvisas till bilagda dokument.

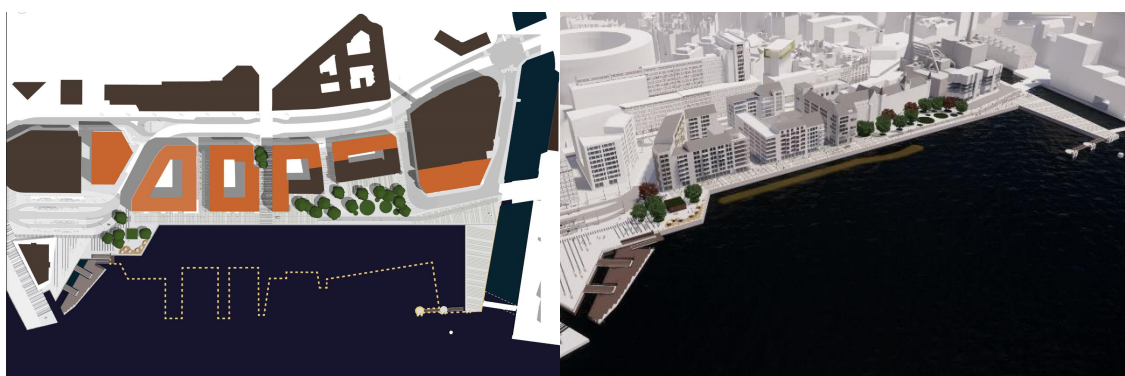
3.1 GFS2018



3.2 Utredningsförslag



3.3 Rak kaj



3.1 GFS2018

Ursprunglig utformning baserad på detaljplan med dess kvalitetsplan och genomförandestudie, GFS från dec 2017. Kostnadsuppskattningen för denna gjordes i samband med framtagandet av GFS.

Utformningen av Skeppsbron enligt detta förslag framgår av denna GFS.

3.2 Utredningsförslag

Detta förslag är framarbetat som uppdragsgruppens gemensamma alternativ i utredningen.

Det är gruppens förslag med lägst kostnad för Allmän plats som anses bibehålla kvaliteter. Kajstråkets närhet till vattnet förbättras med den här utformningen. Det är emellertid tydligt att ytan för Allmän plats och mötesplatsen minskar till storlek och gestaltning, vilket påverkar mötesplatsens kvaliteter. Förslaget innebär ett reducerat kajområde. Det bedöms vara inom gällande detaljplan med mindre förändringar i detaljplanen. Detta är planjuridiskt bedömt som genomförbart inom detaljplanen av Stadsbyggnadskontorets jurister. Det finns alltid i juridiska sammanhang en risk att bedömningen vid prövning kan bli en annan. En ekonomisk bedömning är gjord i uppdraget.

I korthet innebär förslaget att kajgaraget försvinner helt och ersätts av ett mindre garage under Redareparken för allmän parkering och ett garage i källarplan under kvartershusen som täcker detaljplanens krav på parkering. Det stora kajområdet med de fem kajhusen försvinner helt och ersätts av ett mindre kajområde med lokal trafik. Skeppsbropiren behålls i sin helhet, då kostnaden för att bygga ut hela den ytan vägs upp av de intäkter och nytta som detta genererar.

Kostnaden för Allmän plats reduceras ca 320 mnkr med den föreslagna lösningen i Utredningsförslaget. Totalekonomin för Skeppsbron påverkas dock starkt av intäktsminskningar kombinerat med de ökade ekonomiska risker som förslaget innebär. Mer om detta i avsnitt 4 nedan.

Det tillkommer också en osäkerhet vilken påverkan på kostnaden en ny miljödom för vattenverksamhet kan innebära. Detta gäller även för GFS2018. Kraven på utredningar bl.a. med hänsyn till miljökvalitetsnormer har skärpts sedan beslutet för gällande miljödom togs 2014.



3.2.1 Kajstråket

Kajstråket med dess möjlighet att vandra längs med älven från Rosenlundskanalen till Stenpiren bibehålls. Kajstråkets närhet till vattnet förbättras med den här utformningen då det ges möjlighet att komma närmare vattnet på en stor del av kajstråket. Inom en del av sträckan öster om parken kommer stråket att vara en del av ett gångfartsområde mellan kajkant och de nya kvarteren, för att sedan på nytt breddas vid platsen som ansluter till Stenpiren. Det som går förlorat är möjligheten till större arrangemang utmed kajstråket, med anslutning till tillfälliga anordningar i vattnet enligt utredningar som gjorts i program Skeppsbron. Detta är en del av den levande miljön på Skeppsbron, men förändras då storleken på ytan med kajhusen minskar.

3.2.2 Stråket och Platsen mot Stenpiren

Stråket mellan de nya kvarteren och vattnet med ett klart gångfartsuttryck där bilar i låg hastighet samsas med cyklister och gående på de gåendes villkor. Det går att komma fram med fordon men bara i gångfart, som kan jämföras med ett körbart torg.

Platsen mot Stenpiren är en liten yta i östra delen av stråket och träbryggorna som kan nyttjas som litet torg eller ett anfang till det smalare stråket västerut.

3.2.3 Bryggorna, vattnet och Kajhusen

Träbryggor som går ut i älven tillsammans med en fast brygga som löper parallellt med stråket ger en god möjlighet till vattenkontakt och även att förtöja eller angöra med båt. Kajstråkets närhet till vattnet förbättras med den här utformningen.

Kajhusen kan rimligen inte byggas. Byggrätten ligger kvar men är ute i vattnet. Kostnaden för att bygga dessa kajhus förväntas bli mycket hög pga. höga grundläggningskostnader, då inget kajgarage längre utgör grundläggning för dessa.

3.2.4 Parken

Parken kommer att ligga kvar i sin helhet. Pendelcykelstråket kan flyttas till Södra Badhusgatan och då kommer stråket genom parken och förbi de nya byggnaderna ur perspektivet konflikter mellan cyklist - fotgängare eller cyklist – barn, att bli betydligt mindre.

3.2.5 Skeppsbropiren (Nocken) med Nockenhuset

Nocken som allmän plats bibehålls i hela sin utsträckning. Det kommer fortfarande vara möjligt att vistas längst ut mot älven och att använda gångbron mot Masthuggskajen. De kvaliteter som Nockenhuset kan ge i form av kultur, allmänt tillgänglig byggnad eller liknande kommer att finnas kvar.

En del av Nocken får inte tas bort eftersom det fungerar som påseglingsskydd för Masthuggskajen. En begränsad utformning av Skeppsbropiren innefattar ändå grundläggning och byggnation för att utgöra påseglingsskydd för Masthuggskajen. Under utredningsarbetet diskuterades att storleksordningen halvera ytan på

Skeppsbropiren. Bedömningen är att det fortfarande skulle gå att bygga ut allmän plats enligt intentionerna i planen och därmed hålla oss inom detaljplanen. Det är dock inte möjligt att etablera en ur fastighetsekonomisk synvinkel användbar publik byggnad på Skeppsbropiren om den inte byggs ut helt enligt GFS2018. Därigenom förloras en viktig ”publikmagnet” till Skeppsbron. Kostnadsökningen för att bygga hela Skeppsbropiren i stället för en halv pir, som påseglingsskydd och publik yta, uppskattas som liten. Detta i synnerhet sett ur helhetsbilden avseende den nytta detta tillför Skeppsbron.

3.2.6 Kv. Merkur och Kinesiska Muren

Byggnaderna ligger inom riksintresset den historiska staden och är mycket viktiga för förståelsen av den historiska stadens utveckling med kopplingen till sjöfart, rederiverksamhet och handel. Riksintresset omöjliggör rivning av dessa kvarter, enligt utredningen som gjorts av SBK.

3.2.7 Bostadskvarteren

De tillkommande nya bostadskvarteren bibehålls enligt nu gällande plan med möjlighet till verksamheter i bottenplan och bostäder i våningarna högre upp. I källarplan föreslås en gemensam parkeringsanläggning som nås från en befintlig infart i nordöstra delen. Denna parkeringsanläggning beräknas kunna inrymma det behov som tillskapas i planen och del av de platser som utgår vid byggandet av de nya kvarteren.

3.2.8 Parkeringsgaraget

Parkeringsgaraget i dess ursprungliga form och placering utgår i och med att en del av allmän plats-kaj ej genomförs. Det parkeringsbehov för tillkommande bebyggelse som anläggningen ursprungligen skulle hantera löses genom en parkeringsanläggning under bostadskvarteren. Kvarteretsgaraget har ca 200 platser som täcker planens behov (bygglov).

Parkeringsgaragets funktion som en av stadens strategiska parkeringsnoder löses med ett garage under den bibehållna parken, om än i något mindre skala än enligt ursprunglig plan. Parkgaraget, denna allmänna parkeringsanläggning bedöms, tillsammans med en planerad allmän parkering i nordöstra delen av området Masthuggskajen, kunna fylla behovet av en strategisk parkeringsnod för besökare i denna del av staden. Parkgaraget har ca 400 platser varav 200 platser ersätter dagens allmänna parkering och 200 platser för det behov som tillkommer.

Markparkering löser inte behovet och ett tillfälligt parkeringshus på Rosenlundstomten, som också studerats som alternativ eller kompletterande lösning, kan delvis lösa parkeringsbehovet men är inte ekonomiskt försvarbart.

3.2.9 Pendelcykelstråket

De två cykelstråken som kommer från väster och sydväst läggs tillsammans i ett stråk längs med Stora Badhusgatan, där det fortsätter österut mot Stenpiren och

Packhusplatsen vidare in i centrala staden. Det möjliggör att ha ett stråk längs med kajen där konflikterna mellan gående och andra trafikanter minskar och på så sätt skapas en bättre möjlighet att få en bra park och ett lugnt och gångvänligt kajstråk. Det finns en osäkerhet att få till ett cykelstråk utmed Stora Badhusgatan. Det är trångt och kan påverka spårvagnstrafiken. Cykelstråket utmed kajen är utpekad i översiktsplanen som pendelcykelstråk.

3.3 Rak kaj

I denna utformning flyttas kajlinjen tillbaka drygt 30 m utmed hela sträckan, jämfört med GFS2018. Garage byggs endast under kvarteren och möter endast behovet från tillkommande exploatering.

Kajhus, fickparker, bryggdäck, pirer, båtplatser och mer än halva Redareparken utgår. Skeppsbropiren reduceras kraftigt och byggnaden på Skeppsbropiren utgår.

Den planjuridiska bedömningen som gjordes under utredningsarbetet fastslår att det är så stora förändringar som görs av allmän plats i förslaget med Rak kaj att en ny detaljplan måste tas fram. Staden uppfyller inte kraven på att bygga ut allmän plats enligt gällande detaljplan i förslaget Rak kaj.

Alternativet med rak kajlinje reducerar kostnaden för allmän plats med storleksordningen 200 mnkr ytterligare jämfört med Utredningsförslaget.

Kostnadsuppskattningen giltighet är osäker eftersom de krav som kommer att ställas på en framtida ny detaljplan inte kan bedömas idag. Kostnaden kan därmed öka eller minska efter framtagande av en ny detaljplan.

Det är även osäkert vilka konsekvenser på kostnaden en ny miljödom för vattenverksamhet kan få. Kraven på utredningar bl.a. med hänsyn till miljö kvalitetsnormer har skärpts sedan beslutet för gällande miljödom togs 2014. Dessutom kommer intäktssidan att vara en helt annan än som diskuterats hittills och i Utredningsförslaget. En ny detaljplan kommer att behöva optimera Skeppsbroområdet på ett helt annat sätt än som gjorts hittills.

4. Totalekonomi för Skeppsbron

4.1 Bakgrund

Enligt kommunstyrelsens (KS) beslut 2019-06-19 (§ 526) gäller att ”Totalekonomin för Skeppsbron ska förbättras väsentligt”.

Vid tidpunkten för KS beslut redovisades ett netto om ca -860 mkr och tillika motsvarande finansieringsbehov från Staden. Nivån på detta finansieringsbehov hade beräknats i det förslag som framgår av [PM ”Alternativt utförande Skeppsbron”, daterad 2018-04-11](#). I PM 2018-04-11 redovisades reduktion av finansieringsbehovet om ca 380 mnkr, varav ca 360 mkr avsåg intäktsökningar för Älvstranden. Detta innebär att finansieringsbehovet kunde minskas från ca 1240 mnkr till ca 860 mnkr.

Genomförandavtalet mellan staden och Älvstranden bygger på en äldre finansieringsmodell där bolagets markutvecklingsöverskott ska föras över till Staden (TK) som exploateringsbidrag. En ökning av Älvstrandens intäkter leder därmed till en lika stor ökning av exploateringsbidraget. På motsvarande sätt innebär en minskad intäkt för Älvstranden att exploateringsbidraget sjunker med samma belopp.

4.2 Intäkter

De intäktsökningar som redovisades i PM 2018-04-11 avsåg bl. a ändrad upplåtelseform till bostadsrätt, vilket bedömdes medföra en ökad intäkt om ca 100 mnkr. Denna förbättring är inte möjlig genom beslutet i KF 23 maj 2019, där en bibehållen fördelning mellan upplåtelseformer föreskrivs.

Vidare redovisades en intäktsökning om ca 150 mnkr baserad på utökad byggrätt i Triangeltomten, kv. Redaren och på Skeppsbropiren (Nocken). Dessa förändringar förutsätter emellertid en (delvis) ändrad detaljplan, s.k. frimärksplan, som kan göras när planens genomförandetid gått ut 2025.

På intäktssidan har inte i denna utredning gjorts några ytterligare studier av möjligheten att öka exploateringstalet. Detta redovisades redan under våren 2018 i TU [”Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron”, Diarie-nr. 1859/17](#).

Den genomlysning av intäktssidan som får anses ingå i begreppet ”Totalekonomi” inrymmer därmed endast det förslag för Triangeltomten m fl. som redovisas ovan och som kräver ändring av detaljplanen.

4.3 Gällande finansieringsbehov maj 2019

Med bibehållen plan enligt förslaget som presenterades till KF den 23 maj 2018 och innehållet i beslutet om återremissen har vi ett finansieringsbehov om ca 1.010 mnkr (860+150 mnkr) givet ökad exploatering av Triangeltomten efter 2025. Detta är det finansieringsbehov som utredningens förslag ska jämföras emot.

4.4 Kostnader

Kravet på reduktion av kostnadsbilden för allmän plats har resulterat i det utredningsförslag som beskrivs i avsnitt 3.2.

Kostnadsuppskattningen pekar på en möjlig besparing om ca 320 mnkr för Allmän plats enligt Utredningsförslaget.

Det är viktigt att notera att besparingen har rätt utgångspunkt. Det finansieringsbehov som redovisades för KS 2019-06-19 förutsätter att Kajgaraget utförs. Det innebär att den i detta fall redovisade besparingen utmed kajstråket förutsätter att kajgaraget finns som grundläggning för allmän plats. Besparingen kommer således att överskattas om Kajgaraget inte utförs, då en alternativ underbyggnad för allmän plats medför en ökad kostnad. Denna kostnad har uppskattats till 120 mnkr. Finansieringsbehovet med denna underbyggnad blir således **1.130 mnkr** (1.010 + 120 mnkr) jämfört med 860 mnkr enligt förslaget till KF 23 maj 2019 ([Handling 2019 nr 71 till KF 2019-05-23](#)).

Även kostnaden för allmän plats vid parken måste bedömas utifrån om underliggande garage utförs eller inte i Utredningsförslaget. Om inte ett garage byggs under Redarparken tillkommer en kostnad, vilket uppskattas till 40 mnkr.

4.5 Intäktspåverkan

Det ska noteras att Utredningsförslaget innebär att byggrätterna för de s.k. Kajhusen utgår. Intäktspåverkan av detta har uppskattats och medför att Älvstrandens netto, och därmed exploateringsbidraget, påverkas negativt. Byggrätterna omfattar överslagsmässigt ca 700m² lokalyta och ca 1200-1600m² bostäder. Intäktsbortfallet har av Älvstranden uppskattats till ca 40 mkr, men då ingår inte försäljningsvärdet av de lokalytor i bottenplan som skulle tillfalla Älvstranden. Detta värde är svårbedömt i dagsläget.

Härtill kommer intäktspåverkan avseende avtalsförhandling för kvartershusen pga. garagebyggnation i källarplanet mm. Om inte Kajgaraget byggs måste bygglovspliktiga parkeringsplatser för boende etc. byggas i anslutning till kvartershusen. Detta kan leda till krav på lägre markpriser i kommande avtalsförhandlingar. Storleken på denna intäktspåverkan är svårbedömd. Detta är en del i den kommande förhandlingen och därmed olämplig att kvantifiera i detta skede.

Den alternativa utbyggnaden av allmän plats påverkar även Skeppsbropiren och byggrätten för den s.k. Nocken. Utförandet av Skeppsbropiren måste beakta behovet av påseglingsskydd för Masthuggskajen och den detaljplanen samt den miljödom som gäller för den planen. Vad gäller byggrätten för Nocken måste beaktas att den inte minskas i sådan omfattning att utförandet äventyras ur fastighetsekonomisk synvinkel, dvs. resulterar i en icke byggbar yta. I Utredningsförslaget föreslås att Skeppsbropiren behåller utformningen enligt GFS2018 då byggrätten enligt Älvstranden måste vara minst 3000 BTA ur fastighetsekonomisk synvinkel.

Förslaget Rak kajlinje förbättrar förmodligen kostnaden för allmän plats, men eftersom det kräver en ny detaljplan för att kunna genomföras kommer ekonomi och kvaliteter att förändras radikalt. För att utreda påverkan på intäktssidan måste ett nytt projekt startas för att arbeta fram den nya detaljplanen, med allt vad det innebär avseende arbetsinsats och tidsåtgång. Det går inte att i detta skede bedöma intäktssidan eftersom en ny detaljplan kommer att förändra området så mycket.

Det är viktigt att notera att utan en ökad exploatering av Skeppsbron är det ytterst tveksamt att ekonomin kan förbättras väsentligt. Detta har tydligt framkommit i alla de utredningar som hittills gjorts sedan januari 2018, inklusive denna utredning. En studie genomförd på Chalmers visar emellertid att det finns begränsad potential för ökad exploatering på Skeppsbron.

4.6 Utredningsförslagets finansieringsbehov

Det som redovisats ovan innebär sammanfattningsvis utifrån befintlig plan ett finansieringsbehov om ca 770 mnkr för Utredningsförslaget.

Vad som vidare kan påverka Totalekonomin är innehållet i de avtal som Älvstranden tecknat med tilltänkta exploatörer inom Skeppsbron. En alternativ utbyggnad av allmän plats enligt ovannämnda förslag och alternativt utförande av parkering (med parkering under kvarteren) kan medföra krav på omförhandling av villkor i avtalen. Risken för en sådan negativ påverkan på intäkter, och därmed exploateringsbidraget, bedöms som mycket stor vad beträffar tilltänkta exploatörer till Kajhusen och för kvarteren som inte får det som utlovats. Enligt Älvstranden kan ersättning bli aktuell avseende såväl utebliven vinst som nedlagda kostnader för dessa exploatörer.

4.7 Parkering

Ett borttagande av kajgaraget påverkar ekonomin för Parkeringsbolaget och även för markanvisade exploatörer. De senare kommer vid en alternativ lösning, med parkering under byggrätterna, att behöva bekosta enskilda parkeringsanläggningar med gemensam drift i form av gemensamhetsanläggningar. Kostnaden för utförande av enskilda parkeringsanläggningar uppskattas till 500 - 700 tkr/plats. Det ska jämföras med den kostnad om ca 290 tkr/plats i Kajgaraget som är överenskommen med blivande exploatörer. Det är sannolikt att denna lösning innebär krav på lägre byggrättspriser, eftersom kostnaden för att bygga enskilda platser är högre än vad som avtalats med exploatörerna med Kajgaraget. Detta påverkar Älvstrandens intäkter och totalekonomin negativt.

Om Kajgaraget utgår och ersätts med enskilda parkeringslösningar ska infart till dessa ske via den norra nedfart som utförts och ägs av Parkeringsbolaget. Den ska i detta fall förvärfvas av Älvstranden/blivande exploatörer. Enligt Parkeringsbolaget kommer köpeskillingen, utifrån nedlagd kostnad, att uppgå till ca 50 mkr. En sådan kostnad påverkar exploateringsbidraget och totalekonomin negativt.

4.8 Ändring av gällande detaljplan

En ändring av gällande detaljplan skulle kunna förbättra intäktssidan genom att öka exploateringstalet. För planen gäller pågående genomförandetid fram till 2025. Det finns dock ingen garanti att intäkterna ökar, utan det är ett risktagande med en ny detaljplan. Exploateringsgraden är avvägd i gällande detaljplan. Det är inte säkert att en annan bedömning kan göras.

En planändring under löpande genomförandetid kräver enligt PBL 4:39 medgivande av berörda sakägare. Till dessa hör pågående projekt i Merkurhuset; hotell Riverton och sannolikt även vissa angränsande fastighetsägare. Till de senare hör exploatörer inom Masthugget-Järnvågsgatans detaljplan. Denna plan förutsätter som nämnts tidigare ett utförande av Skeppsbropiren som säkerställer behovet av påseglingsskydd.

Vid en ändring under löpande genomförandetid finns också enligt PBL 14:9 en rätt för berörda sakägare till ersättning för uppkommande skada. Någon kvalifikationsgräns gäller inte i dessa situationer. Även små skador ska alltså ersättas. Med skada avses inte bara eventuella marknadsvärdeminskningar utan också t.ex. direkta kostnader, såsom projekteringskostnader och liknande. Risken för ersättningskrav torde påverkas av i vilken omfattning detaljplanen ändras.

Vid en ändring av gällande detaljplan under löpande genomförandetid påverkas således Totalekonomin av de ersättningskrav som kan aktualiseras. Storleken på dessa ersättningskrav är svårbedömd.

4.9 Summering av ekonomin för Skeppsbron

I tabellen nedan sammanfattas genomgången av ekonomin för Skeppsbron.

Observera att finansieringsbehovet ökar ytterligare genom krav på skadestånd från exploatörer resp. lägre försäljningspris på byggrätterna i kvarteren.

	Älvstranden	Staden (TK)	Samordning	Totalt	RESULTAT
GFS2018					
<u>INTÄKTER</u>	745	75	135	955	955
<u>KOSTNADER</u>	-525	-1250		-1775	-820
<u>RESERV</u>	-35	-250		-285	-1105
<u>SAMORDNING</u>			-135 ¹⁾	-135	-1240
ÅTERREMISS 2018					
<u>BESPARINGAR</u>					
Bad	50 ²⁾			50	-1190
Dagvatten		20 ³⁾		20	-1170
Pir A, B, C		45 ⁴⁾		45	-1125
Utformning		15 ⁵⁾		15	-1110
<u>INTÄKTSÖKNINGAR</u>					
Upplåtelseform	100 ⁶⁾			100	-1010
Ökad exploatering	150 ⁷⁾			150	-860
UTREDNINGSFÖRSLAG					
<u>UPPLÅTELSEFORM</u>	-100 ⁸⁾			-100	-960
<u>BEFINTLIG DPL</u>	-50 ⁹⁾			-50	-1010
<u>BESPARING</u>					
Allmän plats		320 ¹⁰⁾		320	-690
<u>INTÄKTSMINSKNING</u>					
Ledningar		-40		-40	
Byggrätt kajhusen	-40 ¹¹⁾			-40	-770
Kajhusen, ersättningskrav exploatör	-? ¹²⁾				
Parkering, byggs av exploatörer	-? ¹³⁾				?
1)	Samordningsvinsten ingår inte i det kvantifierade underskottet.				
2)	Badet utgår.				
3)	Reducerad volym.				
4)	Nettobesparing efter avdrag för minskad samordningsvinst.				
5)	Sänkt kvalitet.				
6)	Ändrad upplåtelseform till enbart bostadsrätt.				
7)	Ökad exploatering på Triangeltomten, Kv. Redaren och Skeppsbropiren. Ökad exploatering Triangeltomten +100 mnkr + Kv. Redaren +40 mnkr + Nocken +10 mnkr. Förutsätter ändrad detaljplan (efter 2025).				
8)	KS beslut anger bibehållen upplåtelseform.				
9)	Tillgodogörande av besparing förutsätter ändrad detaljplan (efter 2025). +100 mnkr för ökad exploatering på Triangeltomten. Ingen ökad exploatering Kv. Redaren eller Skeppsbropiren.				
10)	Enligt huvudalternativ avseende reviderad utbyggnad av allmän plats. Byggs inte garage under parken är besparingen 280 mnkr.				
11)	Reviderad utbyggnad av allmän plats innebär att byggrätterna bortfaller. 40 mnkr för mark. Här ingår inte försäljningsvärdet av bottenplanen, som är svårbedömt.				
12)	Gällande avtal innebär att ersättningskrav kan ställas av tilltänkt exploatör				
13)	Enskild parkering under bostadshus kan påverka byggrättspris p g a kostnadsökning i förhållande till avtalad p-köpsersättning om 290 tkr/plats				

Utredningen visar således att det inte är möjligt att uppnå någon väsentlig förbättring av totalekonomin inom ramen för gällande detaljplan. Samtidigt är det svårt att se möjlighet till ytterligare besparing på kostnadssidan.

Slutsatsen är att en ytterligare studie på intäktssidan behövs för att uppnå en väsentlig förbättring av Totalekonomin. Detta innebär studie av möjlig höjning av exploateringsgraden; dels i form av ytterligare analys av de förslag som redovisades i PM 2018-04-11, dels genom analys av ytterligare möjlighet att öka exploateringsgraden. En sådan studie förutsätter att gällande detaljplan ändras och ska då göras i samband att ett projekt för en ny detaljplan genomförs. En ny detaljplan kommer som tidigare nämnts kräva både tid och resurser för att kunna genomföras. Det är osannolik att detta hinner genomföras innan gällande detaljplan löper ut. Förutsättningar är begränsande för en ändring av detaljplanen under löpande genomförandetid enligt PBL 4:39 och 14:9.

Skeppsbron finns för närvarande inte med i startplan för år 2020 för detaljplaner och planprogram. För att få med ett projekt såsom detaljplan eller ändring av detaljplan, som inte finns med i startplanen, krävs att något annat projekt i motsvarande storlek tas bort. Det krävs en viss tid för att komma igång med en detaljplan.

Det finns som redovisats i tidigare utredningar och TU avseende ekonomin för Skeppsbron ett antal tillägg som gjordes till detaljplanen pga. miljödomen för vattenverksamhet och klimatpåverkan för Staden. Dessa är bl.a.:

- Påseglingsskydd
- Dagvattenmagasin/pumpstation

Totalsumman för dessa tillägg är av storleksordningen minst 200 mnkr.

5. Förslag på parkeringslösning för boende, verksamma och besökande

En ny utredning har gjorts enligt Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad samt tillhörande anvisningar version 1.1 (Göteborgs Stad, 2018).

Vad gäller parkering föreslås Kajgaraget utgå och ersättas av alternativa parkeringslösningar. Denna fråga är föremål för särskilda överväganden vad gäller behovet av parkeringsplatser och vilket parkeringsbehov som ska tillgodoses. Frågan gäller bl. a om en parkeringsnod för Staden ska tillskapas.

För att lösa parkeringsbehovet inom detaljplanens område har följande alternativa lösningar till det ursprungliga Kajgaraget tagits fram i uppdraget:

1. Parkeringsgarage under kvarteren (Kvartersgaraget) i ett plan (ca 240 platser)
2. Parkeringsgarage under Redareparken (Parkgaraget) i ett eller två plan (ca 200/400 platser)
3. Markparkering eller parkeringshus på Rosenlundstomten (ca 150 platser)

Den parkeringslösning som förordas i Utredningsförslaget är alternativ 1 och 2, där bygglovsbehovet löses med Kvartersgaraget och besöksparkering med Parkgaraget i två plan.

Markparkering löser inte behovet och parkeringshus på Rosenlundstomten varken löser parkeringsbehovet eller är ekonomiskt försvarbart. En parkeringsanläggning på Rosenlundstomten bedöms kunna ge 130-150 p-platser. De fysiska förutsättningarna ger en ineffektiv lösning med platser om ca 50 kvm/plats att jämföra med ca 30 kvm/plats i Parkgaraget. Anläggningen har inte heller stöd i detaljplanen och måste därmed uppföras med temporärt bygglov, vilket maximalt kan ges för 15 år. Detta sammantaget ger en ineffektiv och förhållandevis dyr anläggning som inte bär sig ekonomiskt, även om den ligger ovan jord.

Ett parkeringshus på Rosenlundstomten kan dock vara en del av en helhetslösning för Södra Älvstranden, om än en ekonomiskt sämre lösning.

5.1 Konsekvenser

Se avsnitt 6.1

5.2 Ekonomi

Se avsnitt 6.2.

6. Borttagande av det underjordiska parkeringsgaraget

6.1 Konsekvenser

Parkeringstalen för att tillgodose detaljplanens behov har räknats om i enlighet med stadens nya riktlinjer för mobilitet och parkering. Bedömt parkeringsbehov uppgår i enlighet med dessa till ca 400 platser, varav ca 200 utgör beräknat parkeringsbehov för tillkommande bebyggelse och 150–200 som ersättning för allmän parkering i området idag. De sistnämnda platserna är avsedda att täcka parkeringsbehovet för besökande till Skeppsbron och verksamheter i Merkurhuset, Kinesiska muren och besökare till Riverton och andra verksamheter i området.

Det innebär att dessa p-tal inte beaktar behovet av allmän parkering för ett vidare upptagningsområde. Parkeringsbolagets bedömning är att det finns ett stort behov av allmänt tillgänglig parkering, en ”parkeringsnod”, med kommunal rådighet i de sydvästra delarna av innerstaden. Behovet av en parkeringsnod i området kommer även till uttryck i samrådshandlingen för Fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg. Där konstateras att ”genom att koncentrera besöksparkeringen till några större/ett fåtal större strategiska parkeringsanläggningar med goda kopplingar vidare i det lokala kollektivtrafiknätet och nära trafiklederna, kan parkeringen bli lättare att hitta och upplevas som mer tillgänglig samtidigt som det ger möjlighet att samnyttja och effektivisera användningen.” ”Besöksparkering för innerstaden föreslås bli samlad i tre strategiskt placerade anläggningar: Heden NV (ny/ombyggd), Nordstan (befintlig) och Järntorget (ny)”. En allmän parkering vid Skeppsbron, i kombination med allmän parkering vid östra delen av Masthugget enligt detaljplanen för Masthugget, skulle ge en strategiskt belägen parkeringsnod för att möta behovet från stadens sydvästra delar. En parkeringsanläggning i detta centrala läge skapar också förutsättningar för att i en framtid, i enlighet med stadens parkeringspolicy, flytta parkering från torg- och gatumark in i parkeringsanläggningar på kvartersmark och på så sätt skapa attraktivare gaturum.

Masthuggsprojektet och Skeppsbron behöver ses i ett sammanhang ur parkeringssynpunkt. Ett icke tillgodosett behov från Skeppsbron kommer inte att kunna tas om hand inom Masthuggsområdet. I parkeringsutredningen för Masthuggskajen 2019-10-31 står det uttryckligen att 270 befintliga platser skall tillgodoses utanför området och att rekommendationen är att det inte skall vidtas några åtgärder inom Masthuggsområdet för detta behov. Då parkeringssituationen för innerstaden påverkas av flera projekt är det viktigt att se denna ur ett övergripande perspektiv och inte projekt för projekt.

Parkeringslösning runt Skeppsbron har studerats i samband med förra utredningsomgången som resulterade i TU i maj 2019. Det konstateras här att det inte finns alternativa parkeringslösningar i närområdet för att täcka detaljplanens behov. De befintliga anläggningarna är redan fullt utnyttjade och utgör inget alternativ för Skeppsbron.

6.2 Ekonomi

Borttagandet av Kajgaraget innefattar såväl bortfall av framtida parkeringsintäkter som behov av nedskrivning för det arbete som redan genomförts i programmet Skeppsbron. Kajgaraget är en investering som Parkeringsbolaget skulle genomföra inom egen balansräkning och kostnaden för investeringen täcks av de P-avgifter som upptas.

Kostnader för arbetet fram tills nu med gällande detaljplan, som innefattar bl.a. färdigställandet av norra nerfarten. Om denna inte kommer till användning måste den avskrivas till ca 50 mnkr. Den kan användas som nerfart till det tänkta kvartersgaraget men här fås ingen ytterligare intäkt från byggherrarna, utan kostnaden blir en del av det minskade exploateringsbidraget. De totalt upplupna kostnaderna ligger på drygt 100 mnkr kopplat till garaget.

En parkering under allmänplats under Redarparken löser behovet av allmän parkering för Skeppsbron/Södra Älvstranden. Denna anläggning utgörs av en tvåplanslösning om ca 400 platser med södra nedfarten som enda in/utfart. Det är svårt och därmed kostsamt att koppla samman denna parkering med en parkering under kvarter. Möjligheten till samnyttjande och ett effektivt utnyttjande av platserna är därför begränsad.

För Parkeringsbolaget innebär denna lösning ekonomiskt sett en minskad investeringsvolym men varje plats blir dyrare jämfört med grundförslaget om 700 platser. Avkastningen får bedömas utifrån två scenarier.

- All parkering inklusive p-köp för tillkommande exploatering löses i anläggningen, dvs ca 400 platser efter beräkning enligt de nya principerna. I detta scenario kommer avkastningen försämrats jämfört grundförslaget (700 pl.) och därmed uppstår ett beräknat nedskrivningsbehov om ca 35 Mkr.
- Anläggning möter enbart behovet av besöksparkering och bygger på tanken om en strategisk parkeringsnod i området enligt samrådshandlingen för FÖP som beskrivs i texten ovan samt kan vara lösningen för de nämnda platserna från Masthugget. I detta scenario blir avkastningen något högre än i grundförslaget (700 pl.). Avkastningen är tillräcklig så att inget nedskrivningsbehov uppstår.

En lösning med bygglovspliktig parkering i källarplanet under kvarteren kan komma att påverka den kommande försäljningen av de markanvisade kvarteren. Hur mycket är svårt att säga, men det öppnar eventuellt för förhandling. Det troliga utfallet innebär en lägre försäljningsintäkt samt utebliven avgift för P-lösen på 290 000 x antalet bygglovspliktiga parkeringar (dvs. ca 60 mnkr).

7. Bevarandet av Kinesiska muren

Byggnaderna ligger inom riksintresset den historiska staden och är mycket viktiga för förståelsen av den historiska stadens utveckling med kopplingen till sjöfart, rederiverksamhet och handel. Kvarteren ligger inom riksintresseområdet Göteborgs innerstad och bär, respektive understödjer, flera av riksintressets olika teman.

Riksintresset omöjliggör rivning av dessa kvarter enligt den utredning som gjorts av Stadsbyggnadskontoret.

Byggnaderna utgör de enda kvarvarande historiska resterna som tillsammans kan gestalta minnet och förståelsen av Skeppsbrons äldre historia på ett någorlunda övertygande sätt i det nya stads- och vattenlandskapet. De berättar om ett av stadens expansiva skeenden, rederinäringens kraftiga tillväxtperiod, och även om en intressant lokalt anknuten arkitekturhistoria. Tillsammans bildar de därtill en stark arkitektonisk enhet med stort värde som återspeglar det äldre stadsbyggnadssammanhanget.

En rivning av Kinesiska muren skulle innebära en avgörande förlust av en strategiskt viktig byggnad i staden och det kvarvarande Merkurhuset skulle framträda som ett isolerat inslag utan övertygande berättarkraft.

8. Bibehållen fördelning mellan upplåtelseformer

Kommunfullmäktige beslutade 23 maj 2019 att fördelningen mellan upplåtelseformerna skulle bevaras. Det är juridiskt möjligt att ändra fördelningen mellan upplåtelseformerna.

Konsekvensen för Skeppsbron är att ekonomin försämras jämfört med det förslag som lades till Fullmäktige för beslut den 23 maj ([Handling 2019 nr 71 till KF 2019-05-23](#)). Intäktssidan försämras med storleksordningen 100 mnkr.

9. Omprövning av ekonomin för allmän platsmark

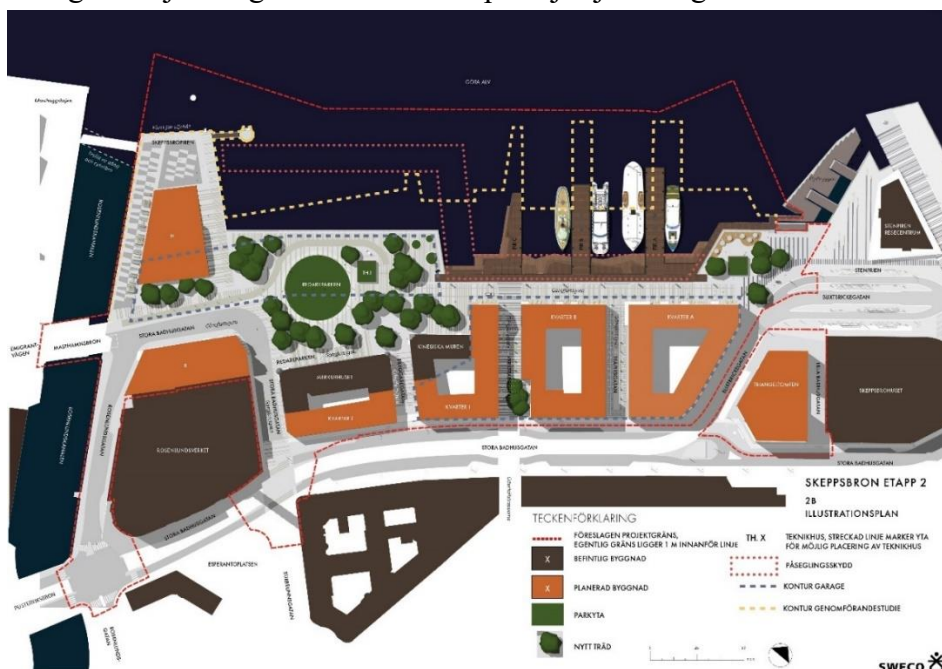
En alternativ utformning till genomförandestudien, GFS2018, har arbetats fram med en mindre utbyggnad av allmän platsmark.

Förslaget är indelat i två delalternativ med parkering under kvarteren resp. med parkering under kvarteren och i ett garage under Redareparken. Det är ekonomiskt fördelaktigt att utforma allmän plats med alternativet med två garage-anläggningar. Kostnaden för allmän plats minskar i detta fall med ytterligare 40 mnkr.

Utformning innebär att kajlinjen flyttas tillbaka dryga 30m framför kvarter A och B jämfört med GFS2018 medan Redareparken nästan är identisk. Förslaget bygger på att garage uppförs under kvarteren och under Redareparken samt att Kajhusen utgår. Figuren nedan visar resultatet av den förändrade utformningen.



Den gula linjen i figuren nedan visar på kajlinjen enligt GFS2018.



9.1 Ekonomi

Med en mindre utbyggnad med garage under kvarteren och Redareparken bedöms kostnaden för allmän platsmark till ca 980 mnkr och med en riskreserv på 200 mnkr, vilket är en minskning av kostnaden för allmän plats inklusive riskreserv på 320 mnkr (1.500 mnkr till 1.180 mnkr).

Vid en projektering av förslaget kan samordningsvinster mellan allmän plats och kvarterens garageutbyggnad vara möjlig, till exempel genom samnyttjande av sponter.

Ett garage under Redareparken påverkar grundläggingskostnader för allmän plats positivt, och ger en besparing på ca 40 mnkr. Denna ingår i kostnadsminskningen på 320 mnkr.

Kvartersgaragets utbredning under tvärgatorna mellan kvartershusen medför att delar av ledningsdragning i dessa gator behöver förläggas i garaget. Detta medför att

servitutsavtal för dessa ledningar behöver upprättas mellan ledningsägarna och fastighetsägarna för kvarteren.

9.2 Konsekvenser

Flera av GFS2018 kvaliteter kan bevaras i ny form och tappning. De största förlusterna är att de mindre stadsrummen, kajhusen och fickparkerna utgår. De stora ytorna tas bort och med dem möjligheterna till flexibla ytor för exempelvis större arrangemang vid vattnet.

För att dölja påseglingsbanken vid medel- och lågvatten utformas ett bredare trädäck. Trädäcket ökar kvalitén för stadens möte med vattnet. Påseglingsbankens sprängstensvall utanför Redareparken kommer dock att vara synlig vid låga vattenstånd.

Förslaget tillåter cyklister utmed kajlinjen i blandtrafik men inte på en egen cykelbana.

I den omarbetade utformningen av allmän plats trafikerar området till stor del som i GFS2018. Antalet fordonsrörelser på kajen kommer att minska då kajhusen inte finns. Det mindre parkgaraget använder den södra garagedriften såsom den beskrivs i GFS2018.

10. Risker

Generellt gäller för Utredningsförslaget att risken för påverkan på ekonomin ökar och sakägare m fl. kan kräva ersättning eller genomförande av gällande detaljplan. Det faktum att områdets utformning ändras mycket, leder till att risken för att de förväntade nyttorna på Skeppsbron som del av Södra Älvstranden inte kan uppfyllas i så hög grad.

Det finns givetvis risker vid genomförandet av förslaget enligt GFS2018. Det finns tekniska och miljömässiga risker med att bygga i vattnet. Det kan påverka såväl tid som kostnad. Dessa är planerbara och hanterbara före och under utbyggnadsskedet som en naturlig del av projektarbetet. I den kostnadsuppskattning som är gjord ingår en riskbedömning med tillhörande riskpeng.

Riskerna som tillkommer genom Utredningsförslaget finns på intäktssidan och ligger inte inom kontroll för program Skeppsbron. Detta leder till en stor osäkerhet och är svårt att hantera.

Nedan följer en lista på de risker som kan bli följd av en förändrad utformning av Skeppsbron.

10.1 Ekonomiska risker:

1. Stor risk att utredningsförslaget medför att sakägare och avtalsparter gör anspråk på skadestånd. Staden bygger inte ut allmän plats med följderna att byggrätterna på kajen inte grundläggs och i praktiken omöjliggör byggnationen här.
2. Området kan ses mindre attraktivt av marktilldelade exploatörer pga. ändrade förutsättningar från markanvisningen. Detta kan leda till krav på lägre markpriser.
3. Exploatörerna ska enligt förslaget anlägga bygglovspliktiga parkeringsplatser för boende etc. Detta leder troligen till krav på lägre markpriser i kommande avtalsförhandlingar.
4. Värdet för de kommersiella bottenvåningarna minskar genom den förändrade utformningen, vilket i sig ger en minskad intäkt för Staden vid försäljning, som äger dessa genom Älvstranden Utveckling.

Nivån på dessa skadestånd är svårbedömd liksom nivån på markpriserna.

10.2 Nyttorelaterade risker:

1. Den levande mötesplatsen inkluderande kvarteren reduceras då kajhusen försvinner, med den minskade attraktivitet detta innebär för området, såväl socialt som kommersiellt.
2. Den klimatrelaterade miljön på kajstråket riskerar försämrats då skydd för vind, regn etc. minskar, när kajhus och fickparkområden på kajen försvinner.
3. Ett till ytan mindre kajområde innebär en mindre mötesplats. Möjligheten för större arrangemang inom ramen för den levande miljön vid vattnet kan reduceras.
4. Utbytet och samverkan inom Södra Älvstranden mellan Masthuggskajen och Skeppsbron riskerar att bli mindre med såväl sociala som ekonomiska följder för såväl Staden som verksamheterna.

11. Styrande dokument

Dokument	Datum	Version
1 Protokoll från KS 2019-06-19	2019-06-19	-
2 Uppdragsplan Skeppsbron Återremiss KF 23 maj	2019-10-09	v2.0

12. Referenser

Dokument	Datum	Version
1 Protokoll KF 2019-05-23	2019-05-23	-
2 Programdirektiv för Skeppsbron Etapp 2, genomförandefas, 2017-2025	2017-05-02	v1.0
3 Programplan för Skeppsbron etapp 2	2018-05-08	v2.1
4 Detaljplan för Skeppsbron	2012-02-07 Rev 2012-09-04	Diariennr. 0462/07
5 Södra Älvstranden Projektdirektiv version 1.1	2015-08-30	v1.1
6 PM alternativt utförande Skeppsbron, Göteborg. Diarienummer 0388/18	2018-04-11	v1.1
7 Handling 2019 nr 71 till KF 2019-05-23	2019-03-12 (TU)	-
8 TU: Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron. Diarienummer 1859/17	2018-05-02	
9 Färdplan Älvstaden Version 2019		

13. Bilagor

Dokument	Datum	Version
1 Arbetsgrupp Allmän platsmark (TK, PoNF och KoV): PM Återremittering Skeppsbron AMP	2019-11-22	
2 Arbetsgrupp Parkering: Skeppsbron-Parkeringsbolaget	2019-11-15	
3 Arbetsgrupp Kvarter: Återremiss svar rapport Kvarter 20200116	2020-01-16	
4 Arbetsgrupp Detaljplan och nytta (SBK): 01. PM - Skeppsbron 20191127	2019-11-27	
5 Arbetsgrupp Detaljplan och nytta (SBK): 02. Kinesiska muren KMV-perspektiv 20191031rev.20191209	2019-12-09	

14. Illustrationer

14.1 GFS2018



14.2 Utredningsförslag



14.3 Rak kaj



2019-11-15

Dnr 0394/18

Christian Jönsson

christian.jonsson@trafikkontoret.goteborg.se

031-368 24 81

Skeppsbron delprogram allmän plats, svar på återremittering





1 Innehåll

1.1	Revisionshistoria	4
2	Inledning	5
2.1	Bakgrund	5
2.2	Uppdrag	5
2.3	Förutsättningar	5
3	Sammanfattning.....	5
3.1	Jämförelse av alternativ	5
3.2	Förordat förslag	7
4	Projekteringsförutsättningar	7
4.1	Kinesiska murens påverkan på allmän plats	7
4.2	Mobilitet och parkering	7
4.3	Bilparkering	7
4.3.1	Parkeringsnod på Skeppsbron	9
4.3.2	Bilparkering under byggskedet	9
4.4	Cykelparkering	9
5	Förslag 1 - utformning enligt Genomförandestudie	10
5.1	Förslag 1a, utformning helt enligt Genomförandestudie	10
5.1.1	Förslag	10
5.1.2	Påverkan på ekonomi.....	11
5.1.3	Påverkan på kvalitet.....	11
5.1.4	Påverkan på detaljplanen	11
5.1.5	Påverkan på tidplanen	11
5.1.6	Påverkan på miljödomen	11
5.2	Förslag 1b, genomförandestudie utan garage under allmän plats.....	12
5.2.1	Förslag	12
5.2.2	Påverkan på ekonomi.....	13
5.2.3	Påverkan på kvalitet.....	13
5.2.4	Påverkan på detaljplanen	14
5.2.5	Påverkan på tidplanen	14
5.2.6	Påverkan på miljödomen	14



5.3	Förslag 1c, genomförandestudie utan pir B och pir C.....	15
5.3.1	Förslag.....	15
5.3.2	Påverkan på ekonomin	16
5.3.3	Påverkan på kvalitet.....	16
5.3.4	Påverkan på detaljplanen	16
5.3.5	Påverkan på tidplanen	16
5.3.6	Påverkan på miljödomen	17
6	Förslag 2 - omarbetat förslag med mindre utbyggnad	17
6.1	Förslag 2a, omarbetat förslag med mindre utbyggnad samt garage under fastigheterna ..	17
6.1.1	Förslag.....	17
6.1.2	Påverkan på ekonomi.....	18
6.1.3	Påverkan på kvalitet.....	19
6.1.4	Påverkan på detaljplanen	19
6.1.5	Påverkan på tidplanen	19
6.1.6	Påverkan på miljödomen	19
6.2	Förslag 2b, omarbetad utformning av allmän plats, garage under Redareparken.....	20
6.2.1	Förslag.....	20
6.2.2	Påverkan på ekonomin	21
6.2.3	Påverkan på kvalitet.....	22
6.2.4	Påverkan på detaljplanen	22
6.2.5	Påverkan på tidplanen	22
6.2.6	Påverkan på miljödomen	22
7	Förslag 3, omarbetat förslag med minimal utbyggnad.....	23
7.1	Förslag.....	23
7.2	Påverkan på ekonomi.....	24
7.3	Påverkan på kvalitet.....	25
7.4	Påverkan på detaljplanen	26
7.5	Påverkan på tidplanen	26
7.6	Påverkan på miljödomen	26
8	Övergripande kvarstående frågor oberoende av alternativ	26
8.1	Grundläggning.....	26



8.2	Pendelcykelstråk	26
8.3	Förskolegård.....	27
8.4	Parkering under byggtiden.....	27
8.5	Placering garage.....	27
8.6	Samverkansvinster	28

1.1 Revisionshistoria

Revision	Beskrivning av ändring	Ansvarig	Gäller från
Komplettering	1.1 Tabell för revisionshistoria.	Christian Jönsson	2019-11-22
Synpunkter	6.1.2 Formulering i första stycket. 6.2.2 Formulering i första stycket. 6.2.3 Formulering i femte stycket. 8.1 Formulering i andra och tredje stycket.	Christian Jönsson	2019-11-22

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Enligt beslut i kommunfullmäktige 2019-05-23 och kommunstyrelsen 2019-06-19 så återremitteras ärendet angående Skeppsbron. I återremitteringen ska bland annat totalekonomin förbättras väsentligt, bevarande av Kinesiska muren utredas och förslag på ny parkeringslösning tas fram.

2.2 Uppdrag

Delprogram allmän plats (trafikkontoret, park- och naturförvaltningen och kretslopp- och vatten) har i denna återremittering fått i uppdrag att komma med förslag på möjliga åtgärder, enligt beslut i kommunfullmäktige och kommunstyrelsen, som ska lämnas senast mitten av november 2019 till stadsledningskontoret. Stadsledningskontoret sammanställer alla svar från berörda förvaltningar och bolag (allmän plats, kvarter, parkeringsgaraget) för vidare hantering till kommunstyrelsen.

2.3 Förutsättningar

Förutsättningar för uppdraget är delprogram allmän plats samlade kunskap och erfarenhet av gällande detaljplan för Skeppsbron och GFS-arbete inklusive tidigare återremitteringar och ekonomiska översyner.

Allmän plats tog sig an uppdraget i slutet av maj 2019 och har arbetat med de olika förslagen fram till och med mitten av november 2019. Från och med början av september 2019 skedde en övergripande organisering av uppdraget där alla berörda nämnder och bolag arbetar och samverkar tillsammans.

3 Sammanfattning

3.1 Jämförelse av alternativ

Nedan följer en översiktlig sammanställning av de förslag som presenteras i detta svars-PM. För djupare resonemang och förklaringar hänvisas till efterföljande kapitel.

I kvalitetsprogrammet för Skeppsbron (Stadsbyggnadskontoret, september 2012) indelas hela området i fem geografiska delområden. Under varje delområde listas ett antal kvaliteter samt riktlinjer för att uppfylla dessa. Avseende "allmän plats" är det främst delområde; *Kvarteren, Kaj- och vattenområdet* samt *Nocken och parken* som påverkas i remissens olika förslag. Under rubriker Påverkan på kvalitet i efterföljande kapitel tas endast skillnader mot genomförandestudiens kvaliteter upp.

Tabell 1 kortfattad jämförelse mellan föreslagna alternativ.

Huvudförslag	1 GFS			2 Omarbetat förslag med mindre utbyggnad		3 Omarbetat förslag med minimal utbyggnad
Delförslag	1a Helt enligt GFS	1b GFS utan garage under allmän plats	1c GFS utan pir B och pir C	2a med garage under kvarteren	2b med garage under kvarteren och garage under Redareparken	3 med garage under kvarter och halverad park
Bedömd kostnad allmän platsmark	1 250 mnkr 1 500 mnkr inkl. riskreserv	1 350 mnkr 1 620 mnkr inkl. riskreserv	1 200 mnkr 1 440 mnkr inkl. riskreserv	1 020 mnkr 1 220 mnkr inkl. riskreserv	980 mnkr 1 180 mnkr inkl. riskreserv	820 mnkr 980 mnkr inkl. riskreserv
Intäkter ledningar*	45 mnkr	45 mnkr	45 mnkr	35 mnkr	35 mnkr	35 mnkr
Besparing	0	+120 mnkr	-60 mnkr	-280 mnkr	-320 mnkr	-520 mnkr
Uppfyllelse av kvalitetsprogram**	✓ Ny värdig stadsfront ✓ Variation i innehåll och uttryck ✓ Stadens möte med vattnet ✓ Variationsrikt gång- och cykelstråk ✓ Levande kaj- och båtliv ✓ Grön mötesplats ✓ Flexibla ytor för aktivitet och vila	✓ Ny värdig stadsfront ✓ Variation i innehåll och uttryck ✓ Stadens möte med vattnet ✓ Variationsrikt gång- och cykelstråk ✓ Levande kaj- och båtliv ✓ Grön mötesplats ✓ Flexibla ytor för aktivitet och vila	✓ Ny värdig stadsfront ✓ Variation i innehåll och uttryck ✓ Variationsrikt gång- och cykelstråk ✓ Grön mötesplats ✓ Flexibla ytor för aktivitet och vila • Stadens möte med vattnet • Levande kaj- och båtliv	✓ Ny värdig stadsfront ✓ Stadens möte med vattnet ✓ Levande kaj- och båtliv ✓ Grön mötesplats ✓ Flexibla ytor för aktivitet och vila • Variation i innehåll och uttryck • Variationsrikt gång- och cykelstråk	✓ Ny värdig stadsfront • Variation i innehåll och uttryck • Grön mötesplats • Flexibla ytor för aktivitet och vila ✗ Variationsrikt gång- och cykelstråk ✗ Stadens möte med vattnet ✗ Levande kaj- och båtliv	
Påverkan detaljplan	planändring pumpstation	planändring pumpstation	planändring pumpstation	planändring pumpstation	planändring pumpstation	ny detaljplan
Påverkan tidplan	oförändrad	förkortas med ca 1,5 år	oförändrad	förkortas med ca 2,5 år	förkortas med ca 2 år	förlängs med ca 5–10 år.
Påverkan miljödömd	förlängning	förlängning	förlängning	förlängning	förlängning	ny miljödömd

*Kostnad som ledningsägarna ska stå för själva

**Kvalitetsbedömning. ✓ = kvalitetsmålet helt uppfyllt, • = kvalitetsmålet till stor del uppfyllt, • = kvalitetsmålet till viss del uppfyllt, ✗ kvalitetsmålet uppfylls ej

3.2 Förordat förslag

Av besparingsförslagen anser delprogram allmän plats att alternativ 2a eller 2b är att föredra.

4 Projekteringsförutsättningar

4.1 Kinesiska murens påverkan på allmän plats

Sedan detaljplanen togs fram har kraven på hantering av dagvatten blivit högre med avseende på fördröjning och rening. Vid tiden för framtagandet av detaljplanen fanns inte heller dagens krav på skyfallshantering. Göteborgs Stad har antagit ett tematiskt tillägg till Översiktsplanen avseende översvämningsrisker (Göteborgs stad, 2019-04-25). Enligt Översiktsplanen ska anläggningar för bortledning och fördröjning av överskottsvatten dimensioneras för att ett klimatanpassat 100-årsregn inte ska ge skador på nya byggnader eller förvärpa situationen för befintliga byggnader. Framkomlighet till byggnaders entréer ska upprätthållas. De tillkommande kraven på hantering av skyfall samt kraven på att skydda byggnader mot framtida höjda havsnivåer innebär att stora åtgärder krävs för att bevara Merkurhuset och Kinesiska muren. Båda byggnaderna är belägna 1,5 till 2 m under planerad kajnivå.

Om husen inte behålls kan marknivån justeras så att avrinning vid skyfall inte samlas i en lågpunkt. Avrinning kan istället ske över mark mot älven vilket medför att kvarteren inte behöver skyddas med en stor pumpanläggning.

Över 100 miljoner kronor av allmän plats anläggningskostnad kan härröras till skyddet av de båda husen. Kostnaden för bevarandet av husen återfinns i alla alternativ och utgör mellan 7 % och 12 % av allmän plats kostnader. Kostnaden för allmän plats kan därmed minskas med 100 miljoner om marknivåer kring både Merkurhuset och Kinesiska muren höjs. Besparingarna kan endast genomföras om bevarandebeslutet av båda fastigheterna omprövas.

4.2 Mobilitet och parkering

Som en del i återremitteringen har parkeringsbehov samt parkeringslösningar utretts. Planens tillkommande parkeringsbehov samt behovet av ersättning för de befintliga platser som tas i anspråk har beräknats utifrån *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* samt tillhörande anvisningar version 1.1 (Göteborgs Stad, 2018).

4.3 Bilparkering

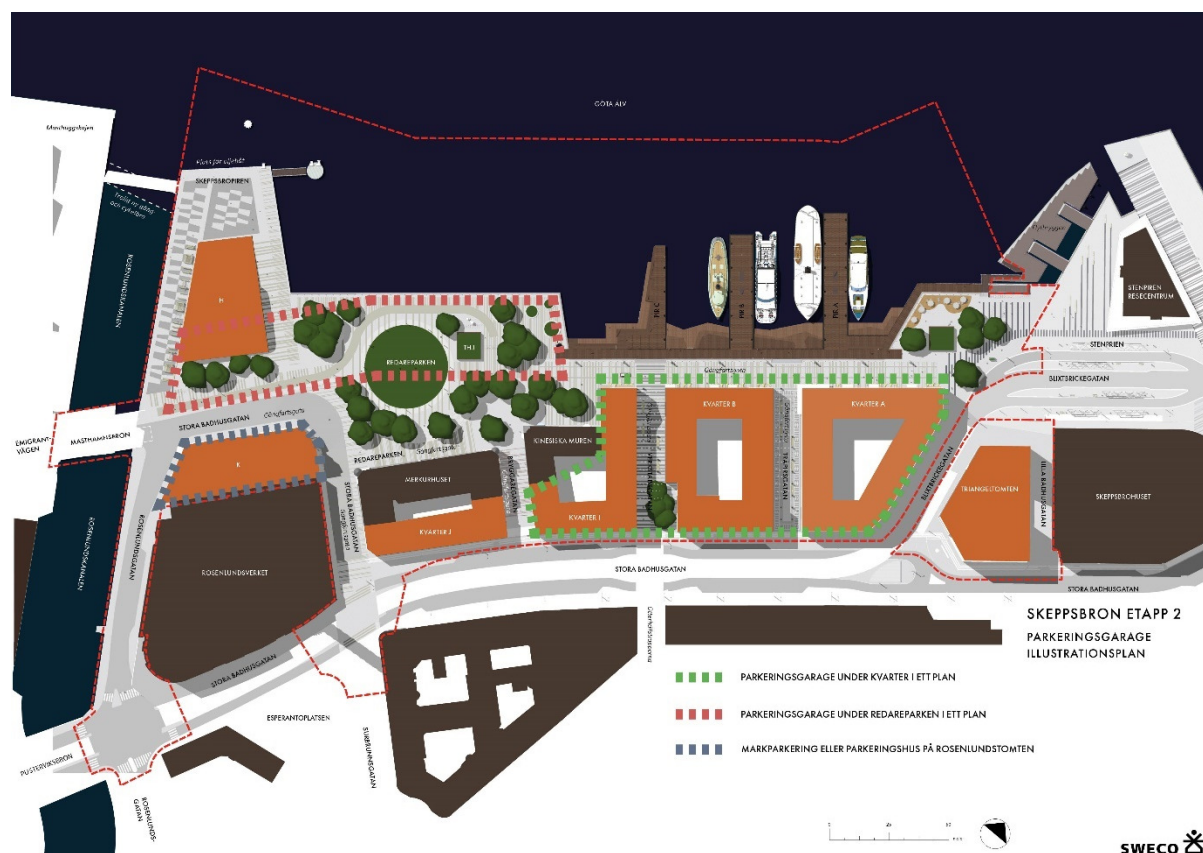
Det totala behovet av parkeringsplatser bedöms uppgå till cirka 350 platser, fördelat enligt:

- Tillkommande bostäder: cirka 120 platser
- Tillkommande verksamheter: cirka 80 platser
- Ersättning av befintliga parkeringsplatser: 150 platser

En förutsättning för parkeringsbehovet enligt ovan är att exploatörer tecknar mobilitetsavtal och därmed förpliktigar sig att genomföra de åtgärder som krävs för att få avdrag för mobilitetsåtgärder enligt *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad (2019)*.

För att lösa parkeringsbehovet inom detaljplanens område finns följande alternativa lösningar till det ursprungliga garaget som har tagits fram av Göteborgs Stads Parkering AB (se även Figur 1):

- Parkeringsgarage under kvarteren i ett plan (cirka 240 platser)
- Parkeringsgarage under Redareparken i ett plan (drygt 200 platser)
- Markparkering eller parkeringshus på Rosenlundstomten (upp till cirka 160 platser)



Figur 1 alternativa parkeringslösningar, garage under kvarter, garage under Redareparken samt parkeringshus på Rosenlundstomten.

Högst samnyttjande får om både boende, verksamma och besökare har möjlighet att använda samma parkeringsanläggning. Vid en utformning med garage under kvarteren som ska vara gemensamt för kvarteren samt allmänheten behöver upplåtelseformen för garaget redas ut. För alternativet med parkeringshus på Rosenlundstomten behövs det tillfälliga bygglov.

4.3.1 Parkeringsnod på Skeppsbron

Om en garagelösning med fler platser än det bedömda behovet väljs uppstår ett överskott jämfört med beräknat behov för Skeppsbron. Sannolikt skulle överskottet användas som besöks- eller boendeparkering. Ett överskott om drygt 50 platser hade inneburit att nära samtliga av dagens platser kan ersättas, vilket hade medfört en i stort sett oförändrad parkeringssituation jämfört med dagens utbud. Om ett än större överskott uppträder kommer Skeppsbron att ta karaktären av en parkeringsnod i området, på sikt med potential att ersätta annan parkering. I Skeppsbron finns inget beslut om en parkeringsnod. Stadens behov av en central parkeringsnod och om den då ska placeras på Skeppsbron eller någon annanstans behöver därför utredas vidare.

4.3.2 Bilparkering under byggskedet

Under byggnationen av Skeppsbron etapp 2 kommer befintlig parkering att tas i anspråk, ersättning för dessa platser behöver utredas vidare för att inte riskera ett parkeringsunderskott. Vid ett underskott av parkeringsplatser riskerar byggloven för etapp 2 att inte godkännas.

4.4 Cykelparkering

Det totala behovet av parkeringsplatser för cykel bedöms uppgå till cirka 1 800 platser (varav drygt 500 platser för besökare) för den tillkommande exploateringen. Parkeringsplatser för cykel ska normalt anordnas inom kvartersmark. I tätbebyggda områden kan det ibland vara lämpligt att besöksparkering för cyklar uppförs som offentligt tillgänglig cykelparkering på allmän plats. Utformningen av dessa platser behöver utredas i kommande projektering.

5 Förslag 1 - utformning enligt Genomförandestudie

I genomförandestudien för Skeppsbron (Trafikkontoret, 2018-01-05) presenteras en utformning av Skeppsbron som uppfyller de krav på kvaliteter mm som presenterats av Göteborgs stad. I detta kapitel presenteras huvudalternativet från GFS:en samt två varianter på utformningen.

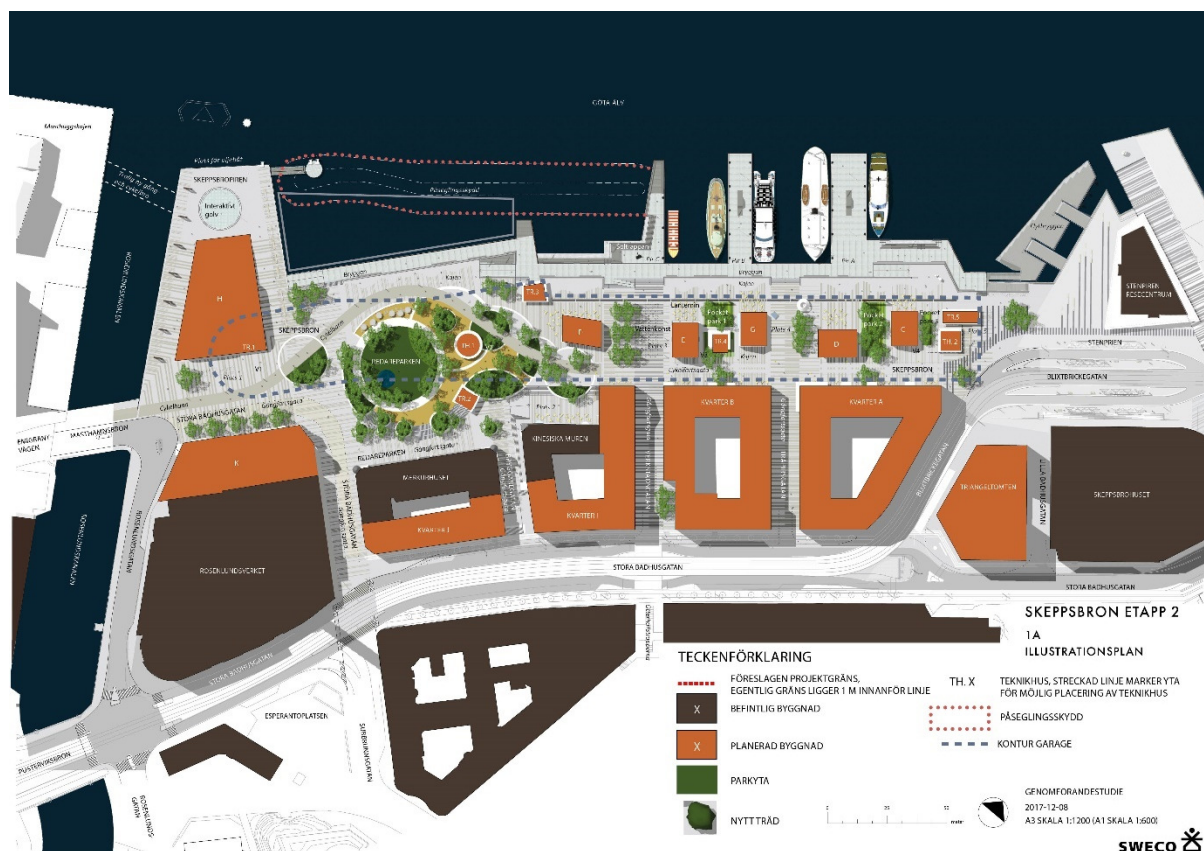
5.1 Förslag 1a, utformning helt enligt Genomförandestudie.

5.1.1 Förslag

Utformning enligt genomförandestudie, GFS (Trafikkontoret, 2018-01-05), se Figur 2 och Figur 3.



Figur 2 utformning Skeppsbron enligt Skeppsbron genomförandestudie (Trafikkontoret, 2018-01-05).



Figur 3 plan Skeppsbron enligt Skeppsbron genomförandestudie (Trafikkontoret, 2018-01-05).

5.1.2 Påverkan på ekonomi

Enligt genomförandestudie se sammanställning, Tabell 1.

5.1.3 Påverkan på kvalitet

Enligt genomförandestudie se sammanställning, Tabell 1.

5.1.4 Påverkan på detaljplanen

Vid tiden för framtagandet av detaljplanen fanns det med vissa krav för hantering av höjda havsnivåer men inga krav på skyfallshantering. Lösningen för att kunna hantera ett 100-årsregn innebär en pumpanläggning som är placerad vid områdets lågpunkt, i anslutning till Redareparken. För att uppföra en pumpstationsbyggnad i den storlek som behövs krävs en planändring.

5.1.5 Påverkan på tidplanen

Enligt genomförandestudie se sammanställning, Tabell 1.

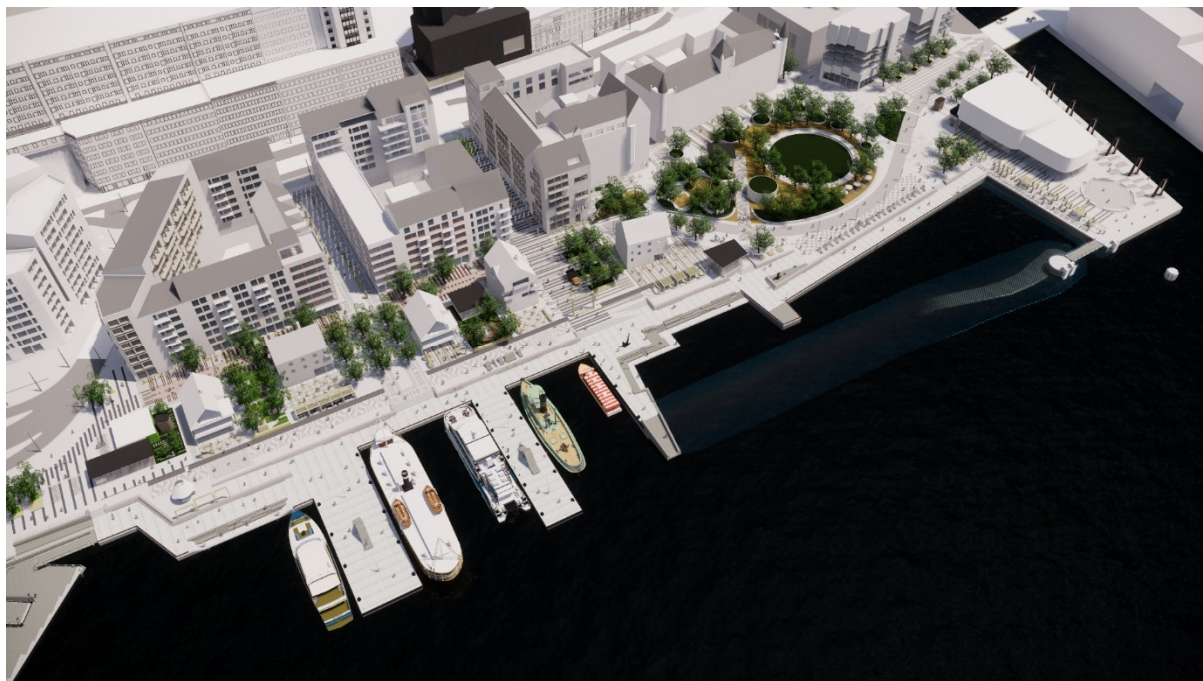
5.1.6 Påverkan på miljödomen

Uppstarten av Skeppsbron har förskjutits vilket innebär att tillståndet för vattenverksamhet enligt befintlig miljödom från 2014-06-12 med stor sannolikhet löper ut innan Skeppsbrons har anlagts. Det innebär att Göteborg Stad behöver ansöka om en förlängning av domen.

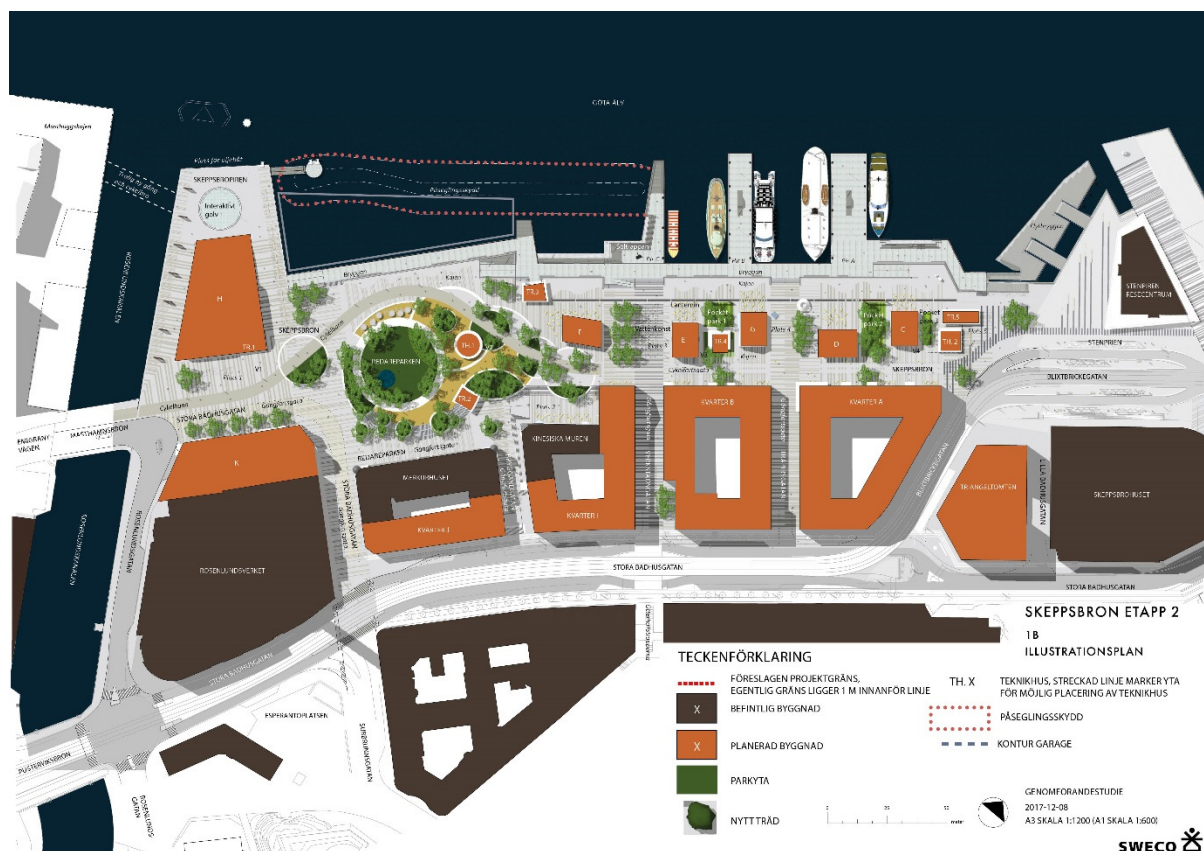
5.2 Förslag 1b, genomförandestudie utan garage under allmän plats

5.2.1 Förslag

Utformning enligt tidigare upprättad genomförandestudie, GFS (Trafikkontoret, 2018-01-05), dock utan garage under allmän plats, se Figur 4 och Figur 5.



Figur 4, utformning Skeppsbron enligt Skeppsbron genomförandestudie, utan garage (Trafikkontoret, 2018-01-05)



Figur 5 plan utformning Skeppsbron enligt Skeppsbron genomförandestudie, utan garage (Trafikkontoret, 2018-01-05)

5.2.2 Påverkan på ekonomi

Utan ett garage tillförs belastningar på jorden och grundläggning behöver utföras för allmän platsmark för att ersätta garagets grundläggning. Påförda laster från fyllningsmassor och ytlaster förs ner med påldäck till större djup i leran, alternativt till fast botten. För att översvämningssäkra lågpunktsområdet vid Merkurhuset erfordras pont mot älven.

Om Skeppsbron byggs enligt genomförandestudien fast utan garage under allmän plats ökar kostnaderna för allmän plats med cirka 100 miljoner. Den ökade kostnaden beror på att kostnaden för grundläggning av området ligger på allmän plats istället för på parkeringsgaraget.

5.2.3 Påverkan på kvalitet

Ett förslag enligt GFS men utan garage under allmän plats får tillkommande kvaliteter avseende träd då dessa inte längre begränsas nedåt av ett garage.

I alternativet *GFS utan garage under allmän plats* finns inte möjlighet att omhänderta parkeringsbehovet. Parkeringsbehovet kan delvis lösas i parkeringshus på Rosenlundstomten som rymmer cirka 160 platser. Det innebär ett underskott på cirka 180 platser.

Om behovet inte kan tillgodoses kan det medföra att de som bor, besöker eller arbetar i området inte får sina behov av mobilitet tillgodosedda vilket påverkar tillgängligheten. Parkeringsutbudet kommer att inverka på vilka verksamheter som är intresserade av att etablera sig i området. Brist på parkeringar inom detaljplanens område hanteras genom avtal och parkeringsköp vilket kräver tillgång till ledig parkering i angränsande områden. Tillgången till ledig parkering i närområdet behöver undersökas vidare för en färdig lösning för att hantera parkeringsbehovet i detta alternativ.

Om man vill lösa hela parkeringsbehovet utan ett garage under allmän plats kan ett garage under kvarteren anläggas på samma sätt som i alternativ 2a, för kvaliteter se kapitel 6.1.3. För antalet parkeringsplatser m.m. se kapitel 4.3.

5.2.4 Påverkan på detaljplanen

Se kapitel 5.1.4.

5.2.5 Påverkan på tidplanen

Vid en utbyggnad av förslaget enligt GFS utan garage kan produktionstiden för utbyggnaden av hela Skeppsbron förkortas med ca 1,5 år.

5.2.6 Påverkan på miljödomen

Se kapitel 5.1.6.

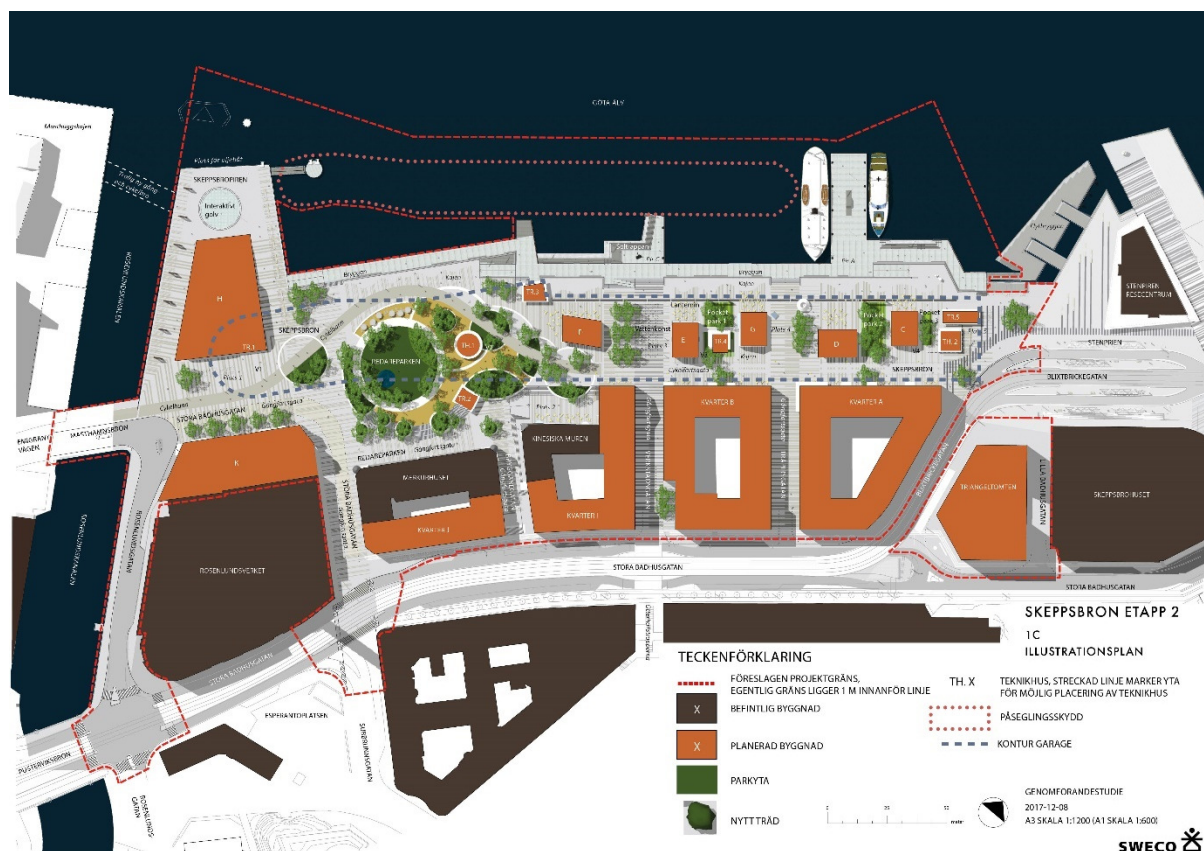
5.3 Förslag 1c, genomförandestudie utan pir B och pir C

5.3.1 Förslag

Utformning enligt tidigare upprättad genomförandestudie, GFS (Trafikkontoret, 2018-01-05), dock utan pirer B och C, se Figur 6 och Figur 7.



Figur 6 utformning Skeppsbron utan två pirer och i övrigt enligt Skeppsbron genomförandestudie (Trafikkontoret, 2018-01-05)



Figur 7 plan Skeppsbron utan två pির och i övrigt enligt Skeppsbron genomförandestudie (Trafikkontoret, 2018-01-05)

5.3.2 Påverkan på ekonomin

Vid en byggnation av Skeppsbron enligt Genomförandestudien fast utan pير B och C minskar kostnaden med cirka 45–50 miljoner.

5.3.3 Påverkan på kvalitet

Ett förslag enligt GFS utan pير B och pير C får mycket negativ påverkan vad gäller en levande och variationsrik kajmiljö då möjligheten för att bereda plats för större båtar eller fartyg begränsas.

Påseglingens sprängstensvall kommer att vara synlig utanför kajen vid låga vattenstånd.

5.3.4 Påverkan på detaljplanen

Se kapitel 5.1.4.

5.3.5 Påverkan på tidplanen

Pير B och C är inte på kritisk linje och påverkar inte tidplanens slutförande, dvs produktionstiden är oförändrad.

5.3.6 Påverkan på miljödomen

Se kapitel 5.1.6.

6 Förslag 2 - omarbetat förslag med mindre utbyggnad

Som alternativ till en utformning enligt genomförandestudien har ett förslag med en mindre utbyggnad av allmän platsmark tagits fram som svar på återremitteringen. Förslaget bygger vidare på frågeställningen om vad den ekonomiska påverkan för staden blir om det underjordiska garaget tas bort.

Förslaget är indelat i två delalternativ, 2a med parkering under fastigheterna och 2b med parkering under fastigheterna samt i ett garage under Redareparken.

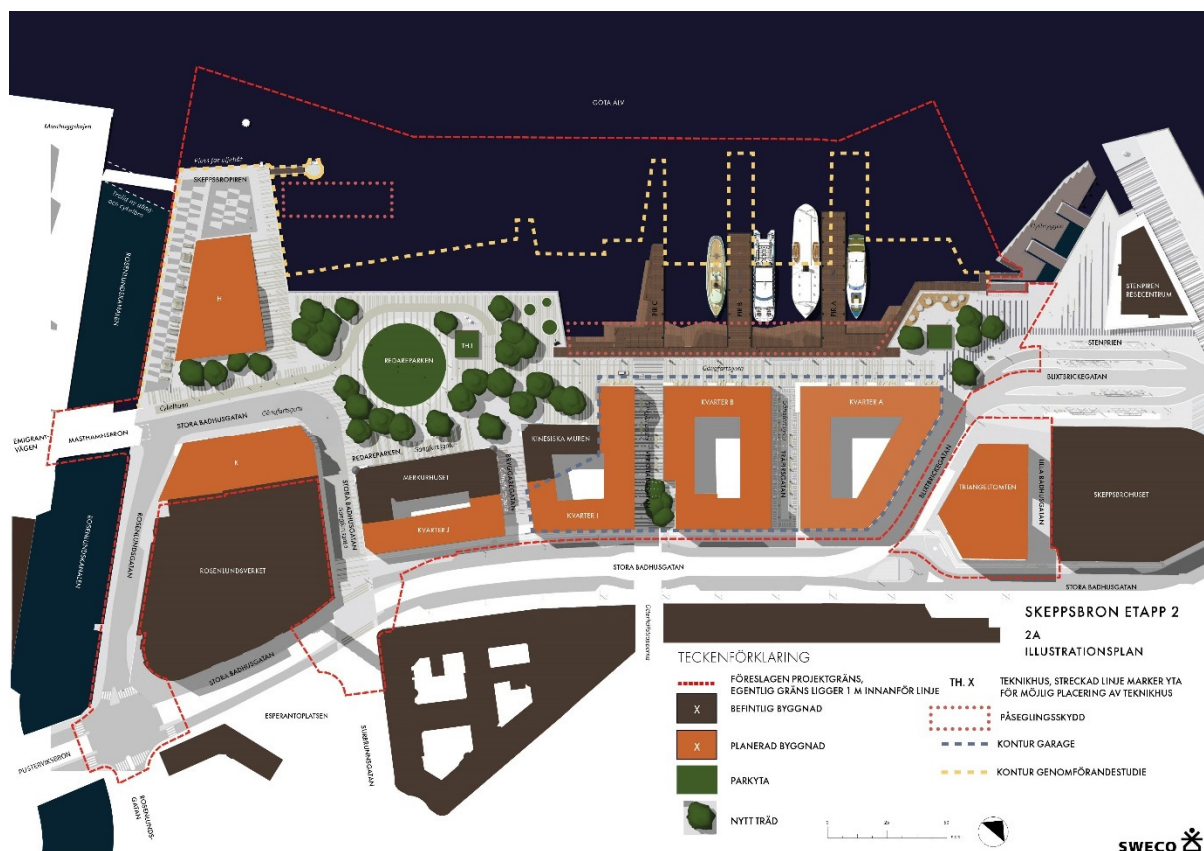
6.1 Förslag 2a, omarbetat förslag med mindre utbyggnad samt garage under fastigheterna

6.1.1 Förslag

Utformning där kajlinjen flyttas tillbaka drygt 30 m, jämfört med GFS:en, framför kvarter A och B, se Figur 8 och Figur 9. Parkeringsgarage uppförs under kvarteren. Kajhusen och garage under allmän plats utgår.



Figur 8 omarbetat förslag av Skeppsbron – alternativ 2a.



Figur 9 plan omarbetat förslag av Skeppsbron – alternativ 2a.

6.1.2 Påverkan på ekonomi

Intäkterna för de mindre kajhusen är mindre än kostnaden för att bygga ut Skeppsbrogajen i älven. Kajhusen utgår vilket påverkar delprojekt kvarter och totalekonomin.

Vid en projektering av förslaget kan samordningsvinster mellan allmän plats och kvarterens garageutbyggnad identifieras, till exempel genom samnyttjande av sponter.

Då garage under allmän plats utgår behövs inte längre nedfartsrampen i söder. Detta gör att en översyn av trafikering kan göras på Masthamnsbron och dess anslutning till Rosenlundsgatan. Detta faktum tillsammans med ett eventuellt omtag vad gäller pendlingscykelstråket kan leda till att den i genomförandestudien föreslagna nya gångbron, intill Masthamnsbron, kan utgå.

Garagets utbredning under Verkstadsgatan och Träpirsgatan medför att delar av ledningsdragning i dessa gator behöver förläggas i garaget. Detta för att kunna ansluta och försörja kvarteren med bl.a. vatten, avlopp, värme, el osv. Vissa av ledningarna kommer även behöva förläggas genom garaget för att kunna försörja verksamheten ute vid kajen och pirerna. Detta medför att servitutsavtal för dessa ledningar behöver upprättas mellan ledningsägarna och fastighetsägarna för kvarteren.

Med en mindre utbyggnad bedöms kostnaden för allmän mark till ca 1 020 miljoner kronor.

6.1.3 Påverkan på kvalitet

Merparten av GFS:ens kvaliteter kan bevaras men i ny form och tappning. De största förlusterna är att de mindre stadsrummen, kajhusen och fickparkerna utgår.

Utan ett garage under kajen kan kajlinjen dras in med dryga 30 m. Ytterligare indragning skulle omöjliggöra gatan och dess funktioner längs kajen.

För att dölja påseglingssbanken vid medel- och lågvatten utformas ett bredare trädäck än i GFS:en. Trädäcket ökar kvalitén för stadens möte med vattnet.

I den omarbetade utformningen av allmän plats trafikeras området till stor del som i GFS:en. Antalet fordonsrörelser på kajen kommer att minska då kajhusen inte finns.

Den uteblivna gångbron påverkar Masthamnsprojektet och medför begränsad framkomlighet på cykelstråket över Rosenlundskanalen.

Behovet av parkering kan i detta alternativ tas omhand i garaget under kvarteren samt i ett parkeringshus på Rosenlundstomten. Detta innebär att det finns flera möjligheter att lösa parkeringsbehovet inom detaljplanens område. Oavsett garagelösning rekommenderas att ett högt samnyttjande möjliggörs genom delade anläggningar.

Om P-garage i GFS-förslaget utgår finns möjlighet att använda befintlig dagvattenledning, alternativt dess ledningsläge som idag ligger i Surbrunnsgatan och har sitt utlopp i älven. Den skulle då ersätta den planerade dagvatten- och tryckdagvattenledningen i U-området mot Rosenlundskanalen. Detta frigör utrymme för de övriga ledningarna i U-området längs Rosenlundswerkets norra sida. Även övrig ledningsdragning tex. till Skeppsbropiren underlättas. Detta innebär en mindre komplicerad lösning än GFS-förslaget för att klara av utrymmet för alla ledningsslag i U-området, då garaget och dess nerfartsramp hindrar viss ledningsförläggning utanför området i GFS-förslaget.

6.1.4 Påverkan på detaljplanen

Indragning av kajlinje är förenlig med detaljplanen enligt Stadsbyggnadskontorets jurister på bygglov. För pumpstation Se kapitel 5.1.4.

6.1.5 Påverkan på tidplanen

Vid en omarbetad utformning av allmän plats med garage under kvarteren kan produktionstiden för utbyggnaden av hela Skeppsbron förkortas med ca 2,5 år.

6.1.6 Påverkan på miljödomen

Se stycke Påverkan på miljödomen 5.1.6.

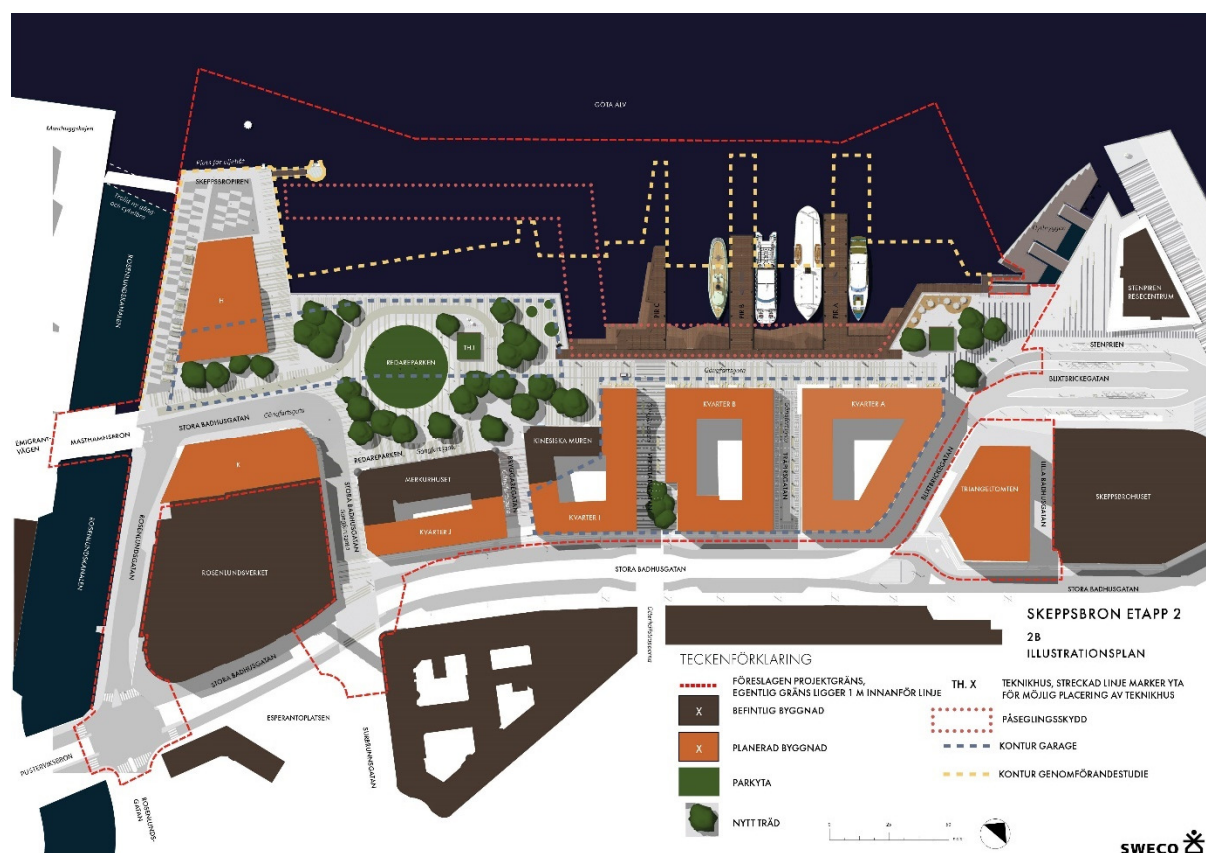
6.2 Förslag 2b, omarbetad utformning av allmän plats, garage under Redareparken

6.2.1 Förslag

Utformning där kajlinjen flyttas tillbaka dryga 30 m framför kvarter A och B jämfört med GFS:en, se Figur 10 och Figur 11. Garage uppförs under kvarteren samt under Redareparken. Kajhusen utgår.



Figur 10 omarbetat förslag av Skeppsbron – alternativ 2b.



Figur 11 plan omarbetat förslag av Skeppsbron – alternativ 2b

6.2.2 Påverkan på ekonomin

Intäkterna för de mindre kajhusen är mindre än kostnaden för att bygga ut Skeppsbrogajen i älven. Kajhusen utgår vilket påverkar delprojekt kvarter och totalekonomin.

Vid en projektering av förslaget kan samordningsvinster mellan allmän plats och kvarterens garageutbyggnad identifieras, till exempel genom samnyttjande av sponter.

Ett garage under Redareparken påverkar grundläggningsskostnader för allmän plats positivt.

Garagets utbredning under Verkstadsgatan och Träpirsgatan medför att delar av ledningsdraging i dessa gator behöver förläggas i garaget. Detta för att kunna ansluta och försörja kvarteren med bl.a. vatten, avlopp, värme, el osv. Vissa av ledningarna kommer även behöva förläggas genom garaget för att kunna försörja verksamheten ute vid kajen och pirerna. Detta medför att servitutsavtal för dessa ledningar behöver upprättas mellan ledningsägarna och fastighetsägarna för kvarteren.

Med en mindre utbyggnad med garage under kvarteren och Redareparken bedöms kostnaden för allmän mark till ca 980 miljoner kronor.

6.2.3 Påverkan på kvalitet

Merparten av GFS:ens kvaliteter kan bevaras i ny form och tappning. De största förlusterna är att de mindre stadsrummen, kajhusen och fickparkerna utgår.

För att dölja påseglingsbanken vid medel- och lågvatten utformas ett bredare trädäck än i GFS:en. Trädäcket ökar kvalitén för stadens möte med vattnet. Påseglingsbankens sprängstensvall utanför Redareparken kommer dock att vara synlig vid låga vattenstånd.

Förslaget tillåter cyklister utmed kajlinjen. Dock ej på egen cykelbana utan i blandtrafik.

I den omarbetade utformningen av allmän plats trafikeras området till stor del som i GFS:en. Antalet fordonsrörelser på kajen kommer att minska då kajhusen inte finns.

Behovet av parkering kan i detta alternativ tas omhand antingen under kvarteren och/eller i parkeringsgarage under Redareparken. Garaget under kvarteren rymmer cirka 240 platser i ett plan. Ett garage under Redareparken rymmer drygt 200 platser per plan. Detta innebär att det finns flera möjligheter att lösa parkeringsbehovet inom detaljplaneområdet. Oavsett parkeringslösning rekommenderas att ett högt samnyttjande möjliggörs genom delade anläggningar där så är möjligt.

Det mindre garaget använder garagedfarten såsom den beskrivs i GFS:en. Det innebär att trafikföring på Masthamnsbron måste utföras som i GFS:en. Den i GFS:en föreslagna gångbron måste vara kvar.

6.2.4 Påverkan på detaljplanen

Indragning av kajlinje är förenligt med detaljplanen enligt Stadsbyggnadskontorets jurister på bygglov. För pumpstation Se stycke 5.1.4.

6.2.5 Påverkan på tidplanen

Vid en omarbetad utformning av allmän plats med ett mindre garage under Redareparken kan produktionstiden för utbyggnaden av hela Skeppsbron förkortas med ca 2 år.

6.2.6 Påverkan på miljödomen

Se kapitel 5.1.6.

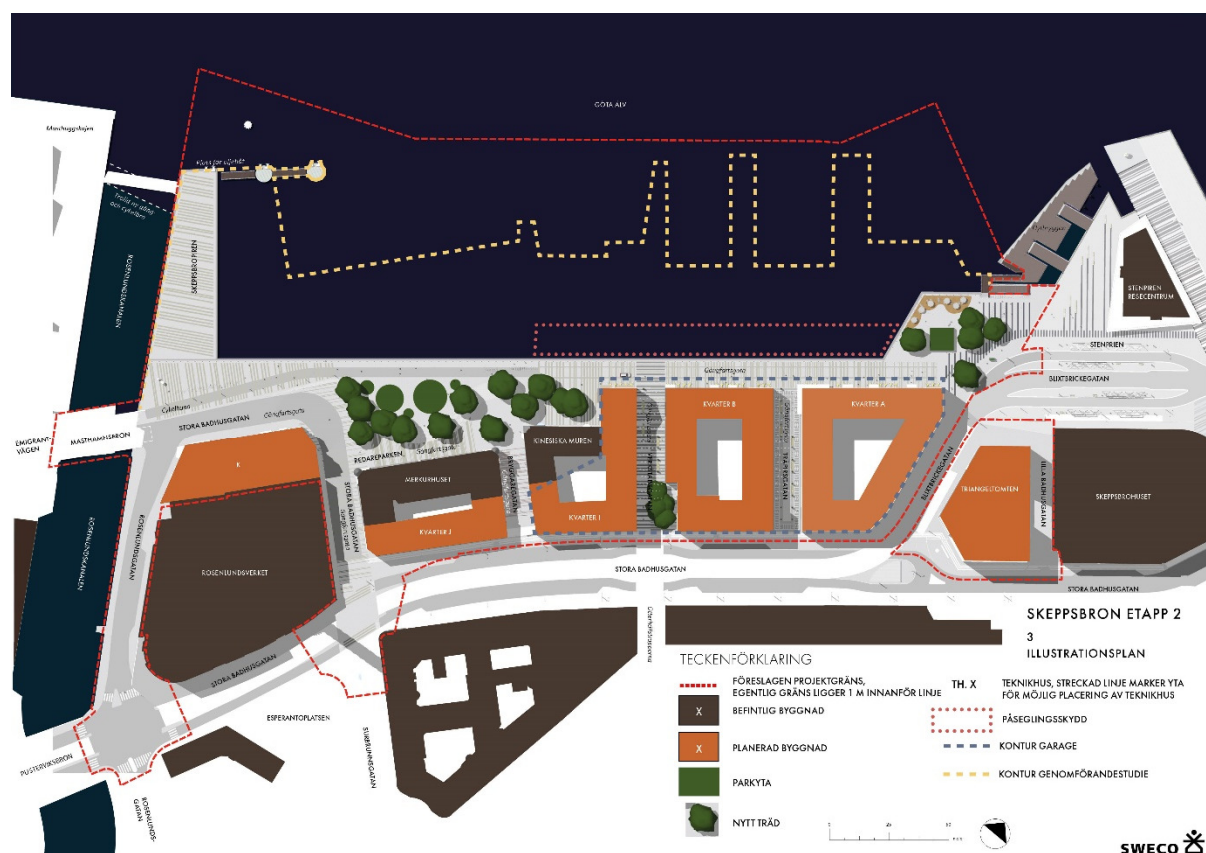
7 Förslag 3, omarbetat förslag med minimal utbyggnad

7.1 Förslag

Utformning där kajlinjen flyttas tillbaka dryga 30 m, jämfört med GFS:en, utmed hela sträckan. Garage uppförs under kvarteren, se Figur 12 och Figur 13. Kajhus, fickparker, bryggdäck, pirer, bångöring samt mer än halva Redareparken utgår. Skeppsbropiren reduceras kraftigt och byggnaden på Skeppsbropiren utgår.



Figur 12 omarbetat förslag av Skeppsbron – alternativ 3.



Figur 13 plan omarbetat förslag av Skeppsbron – alternativ 3.

7.2 Påverkan på ekonomi

Alternativet med en minimal utbyggnad kostnadsbedöms till ca 820 miljoner. Denna kostnad är dock mycket osäker eftersom de krav som kommer att ställas på en framtida detaljplan inte kan bedömas idag. Kostnaden kan därmed öka eller minska efter framtagande av en ny detaljplan. Det är även osäkert vilka konsekvenser på kostnaden en ny miljödom kan få. Kraven på utredningar bl.a. med hänsyn till miljö kvalitetsnormer har skärpts sedan ansökan för gällande miljödom gjordes.

Intäkterna för de mindre kajhusen är betydligt mindre än kostnaden för att bygga ut Skeppsbrokajen i älven. Kajhusen utgår vilket påverkar delprojekt kvarter och totalekonomin.

Vid en projektering av förslaget kan troligtvis samordningsvinster mellan allmän plats och kvarterens garageutbyggnad identifieras, till exempel genom samnyttjande av sponter.

Utan garage åligger det allmän plats att grundlägga hela Redareparken och dess anslutande delar vilket ökar kostnaderna för allmän plats.

Då garage under allmän plats inte byggs utgår nedfartsrampen i söder. En översyn av trafikering på Masthamnsbron och dess anslutning till Rosenlundsgatan kan då göras. Ett eventuellt omtag vad gäller pendlingscykelstråket kan leda till att GFS:ens nya gångbro intill Masthamnsbron kan utgå.

En av slutsatserna som kan framhållas vid jämförelsen mellan alternativen är att de största kostnaderna härrör sig från utbyggnaderna i älven. Även om utbyggnaden inte sker inom spont med fyllning och tillkommande geotekniska förstärkningar utan via enklare påldäck är det svårt att få balans mellan intäkter och utgifter vid nyetablering i älven.

7.3 Påverkan på kvalitet

Merparten av GFS:ens kvaliteter kan inte bevaras i ny form och tappning. De största förlusterna är en variations- och upplevelserik kajmiljö, där kajhus, trädäck, piler och bångöring utgår. Utöver detta utgår de mindre stadsrummen och fickparkerna. Byggnaden på Skeppsbropiren i söder utgår helt och Redareparken mer än halveras.

Utan ett garage under kajen kan kajlinjen dras in med dryga 30 m. Ytterligare indragning skulle omöjliggöra gatan och dess funktioner längs kajen.

I den omarbetade utformningen av allmän plats trafikeras området till stor del som i GFS:en. Antalet fordonsrörelser på kajen kommer att minska då kajhusen inte finns med.

Förslaget tillåter cyklister utmed kajlinjen. Dock ej på egen cykelbana utan i blandtrafik.

Den uteblivna gångbron påverkar Masthamnsprojektet och medför begränsad framkomlighet på cykelstråket över Rosenlundskanalen.

Påseglingsskydd anläggs som en sprängstensbank utanför kajlinjen, framför kvarter A till C och kommer att vara synlig vid låga vattenstånd.

Skeppsbropiren smalnas av och reduceras till ett påseglingsskydd för Masthamnsprojektet och byggrätten kan därmed inte utnyttjas. Planens intention om Skeppsbropirens attraktivitet och mötesplats uppfylls inte.

Utan byggnad på Skeppsbropiren minskar parkeringsbehovet med cirka 25 platser. Antalet fordonsrörelser i området bör minska till följd av minskat antal parkeringsplatser jämfört med GFS:en. För alternativets påverkan på parkering i övrigt se alternativet *Omarbetad utformning av allmän plats utan garage under allmän plats*.

I den omarbetade utformningen av allmän plats trafikeras området till stor del som i genomförandestudien. Skillnaden är att cykeltrafiken utanför kvarteren sker i blandtrafik istället för på cykelfartsgata.

Garagets utbredning under Verkstadsgatan och Träpirsgatan medför att delar av ledningsdragning i dessa gator behöver förläggas i garaget. Detta för att kunna ansluta och försörja kvarteren med bl.a. vatten, avlopp, värme, el osv. Vissa av ledningarna kommer även behöva förläggas genom garaget för att kunna försörja verksamheten ute vid kajen och pirerna. Detta medför att servitutsavtal för dessa ledningar behöver upprättas mellan ledningsägarna och fastighetsägarna för kvarteren.

Med en ny detaljplan och nya krav kan dock en framtida lösning ge andra kvaliteter.

7.4 Påverkan på detaljplanen

Förslaget kräver en ny detaljplan enligt Stadsbyggnadskontorets jurister på bygglöv.

7.5 Påverkan på tidplanen

Förslaget innebär en omstart med ny detaljplan, miljödömdom och GFS, detta förskjuter tidplanen med minst 5–10 år.

7.6 Påverkan på miljödömdomen

Med en ny detaljplan kommer miljödömdomen inte kunna förlängas, detta innebär att Göteborgs Stad behöver utreda och ansöka om en ny miljödömdom.

8 Övergripande kvarstående frågor oberoende av alternativ

8.1 Grundläggning

Då totalstabiliteten idag är ansträngd och belastningsändringar i form av fyllning, schakt och belastning från arbetsfordon etc. påverkar områdets stabilitet, är utbyggnadsordningen inom området mycket viktig för att säkerheten mot stabilitetsbrott inte ska försämrats. Det är därför viktigt att samordning av alla markarbeten utförs för hela området, samt att i alla utbyggnadsskeden beakta helheten. En samordning med utbyggnadsordning för alla delar behöver tas fram.

Garaget är redovisat med kohesionspålning (pålar avslutade i leran) medan piler och kvarter stödpålas. De olika grundläggningsmetoderna innebär att sättningsdifferenser mellan garaget och de sättningsfria stödpålade delarna uppkommer. Sättningskillnaderna kommer med tiden att medföra försämrade tillgänglighet samt ökade drift- och underhållskostnader eftersom delar av ytskikten behöver justeras kontinuerligt vart tionde till tjugonde år för att bibehålla kvaliteten.

För att erhålla sättningsfria ytor grundläggs det underjordiska garaget med pålar till fast botten, vilket är en mer kostsam metod, men det framtida underhållet minimeras vilket också ger en bättre tillgänglighet och kvalitet över tid.

8.2 Pendelcykelstråk

Cykelstråkets placering och utformning genom Skeppsbron behöver fortsatt utredas.

Cykelstråket genom Skeppsbron är i flera av stadens styrdokument utpekat som ett pendlingscykelnät som kopplas samman med pendlingscykelnät längs Masthuggskajen i sydväst och Västra Sjöfarten i nordost.

I alternativ 2a, 2b och 3 tillåts cyklister cykla i blandtrafik på kajen mellan Stenpiren och Redareparken. Förslagen med indragen kajlinje medger inte trafikseparering på denna sträcka på grund av sektionens mått vilket innebär risk för konflikter mellan gång, cykel och fordonstrafik. I GFS:en är denna sträcka reglerad som cykelfartsgata.

Genom Redareparken är det fortsatt möjligt att uppföra en cykelbana. Cykelstråket längs kajen ansluter till Masthamnsbron som behöver kompletteras med en ny gångbro för att hantera

trafikslagen i detta snitt. Om en ny gångbro inte uppförs (alternativ 2a och 3) påverkar detta cyklisterna negativt då de behöver samsas med övriga trafikslag på Masthamnsbron. Om/när busstrafik inte längre trafikerar Masthamnsbron finns möjlighet att skapa ett bättre cykelstråk över den befintliga bron.

Alla förslag, inklusive GFS, innebär att kraven för ett pendlingscykelstråk inte kan uppfyllas fullt ut, utan endast på del av sträckan. I alla förslag blir det däremot ett fungerande cykelstråk där cyklister kan cykla i olika hastigheter. Mängden fordonstrafik längs kajen bedöms vara låg.

Det befintliga cykelstråket längs Stora Badhusgatan uppfyller inte kraven för ett pendlingscykelnät. Stråket är inte heller sammankopplat med pendlingscykelstråket längs Västra Sjöfarten respektive Masthuggskajen på ett trafiksäkert och tillgängligt sätt.

För att cykelstråket längs Stora Badhusgatan ska vara det huvudsakliga cykelstråket genom området krävs omprioritering av trafikslag samt ombyggnationer för att skapa bättre möjligheter för cykel. Detta har utretts tidigare med cykelfartsgata som rekommenderat alternativ, samtliga övriga alternativ förkastades på grund av platsbrist. Det behöver även skapas en koppling för cykel mellan Stora Badhusgatan och Stenpiren via Triangeltomten. För passager över spårvägen behöver spårsäkerhet tas i beaktning. Det är, trots ombyggnation och omprioritering av trafikslag på Stora Badhusgatan, inte möjligt att uppnå minsta godtagbara standard för pendlingscykelstråk. Cykelstråket längs Stora Badhusgatan ansluter till Masthuggskajen via Pusterviksbron, och påverkar därför Masthamnsprojektet.

8.3 Förskolegård

Det stora behovet av förskolor inom centrala Göteborg har inneburit att samnyttjan av Redareparken har omfattande diskuterats i arbete med Skeppsbron, då det i detaljplanen saknas planbestämmelse för en förskolegård. För att kunna tillgodose behovet av friyta för boende, besökare och förskolebarn krävs att Redareparkens storlek maximeras, förskolans storlek anpassas efter tillgänglig friyta, samt att regelverk kring inhägnad av allmän platsmark ses över.

8.4 Parkering under byggtiden

Vid utbyggnaden av Skeppsbron behöver hela området stängas av vilket får en kraftig påverkan på parkeringsmöjligheterna. De befintliga parkeringarna kommer inte att kunna tillgå under 4–5 år. Hur dessa parkeringsplatser ska lösas under byggtiden, kvarstår att lösas för hela projektet. Löser man inte de tillfälliga parkeringarna under byggtiden tvingas trafikanterna till andra resvanor och närliggande områden kommer att påverkas. Se även 4.3.2.

8.5 Placering garage

I tidigare återremitteringar så har ett omarbetat förslag på det underjordiska garaget omnämnts i GFS-alternativen. Förslaget innebär att det underjordiska garaget flyttas ut utanför befintlig kaj samt höjs upp. I det förslag som har redovisats innebär det att allmän plats blir dyrare och att delar av Skeppsbron etapp 1 måste byggas om. Höjs garaget så innebär det bland annat att det inte går att ha träd i parken och utmed kajstråket, samt påverkan på ledningar.



8.6 Samverkansvinster

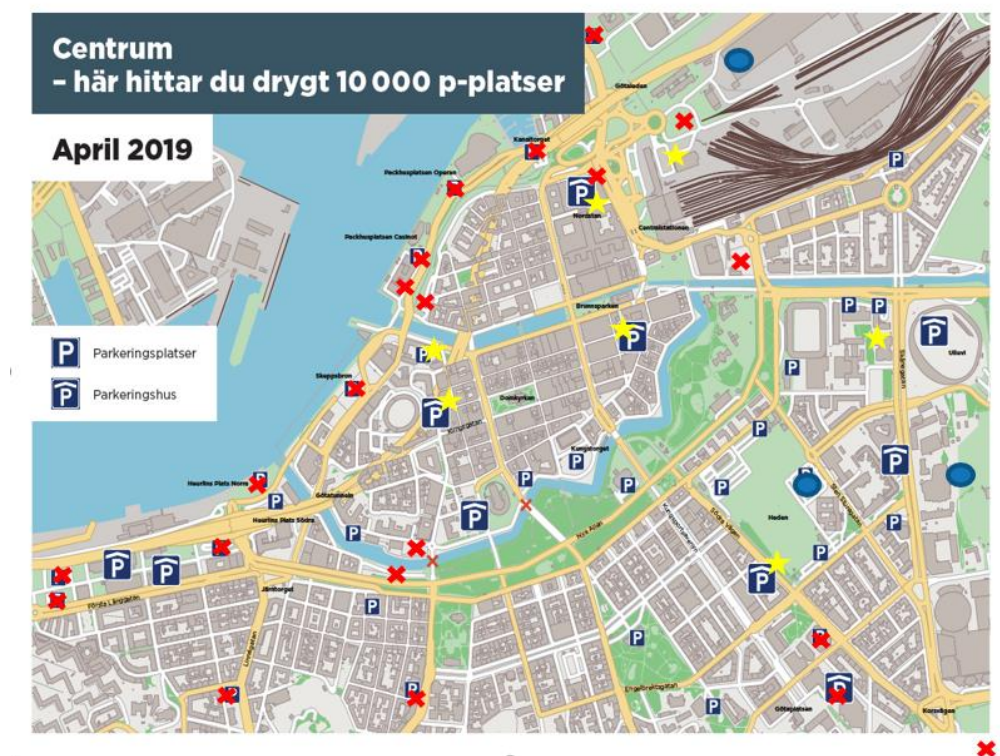
I tidigare återremitteringar så beskrivs det att vi inom programmet kommer att göra samverkansvinster på 55 miljoner kronor mellan allmän plats och det underjordiska garaget kring en dubbelspont. I dagsläget så utgår samverkansvinsten på 55 miljoner kronor på grund av att dubbelsponton orsakar sättningsökningar samt kräver en planändring.

Parkeringsbolagets syn på parkeringsbehovet i Skeppsbron

En gemensam parkeringsutredning för Norra Masthugget och Skeppsbron togs fram i samband med detaljplanearbetet för Skeppsbron. För Skeppsbrons del visade den, enligt planhandlingen s 25, att det totalt fanns ca 1 200 bilplatser inom området för boende, verksamma och besökare till ett större upptagningsområde, omfattande de sydvästra delarna av innerstaden. Bedömningen gjordes, bland annat med hänsyn till ett antagande om att 10 % av de verksamma i området i en framtid skulle ta bil till och från arbetet och att en hög grad av samnyttjande skulle vara möjlig, att 530-555 av dessa borde ersättas. Parkeringsbehov för tillkommande bebyggelse beräknades enligt då aktuella p-tal och uppgick till 343-498 bilplatser. Spannet motiverades av att det skulle finnas valfrihet för byggherren beroende på valt innehåll i bebyggelsen och bedömd grad av samnyttjande. Det konstaterades även att parkeringsgaraget skulle utnyttjas för många olika fastighetsägare och för "allmän parkering". Mot denna bakgrund och avvägningar kring möjligheterna till samnyttjande mm har P-bolaget planerat och påbörjat genomförande av en anläggning omfattande 700 p-platser.

I enlighet med KFs uppdrag har parkeringstalen för att tillgodose detaljplanens behov beräknats i enlighet med stadens nya riktlinjer för mobilitet och parkering. Bedömt parkeringsbehov uppgår i enlighet med dessa till ca 400, varav ca 200 utgör beräknat parkeringsbehov för tillkommande bebyggelse och ca 200 som ersättning för allmän parkering i området idag. De sistnämnda platserna inbegriper med andra ord parkeringsbehovet för de befintliga verksamheterna inom området.

Det innebär att i dessa p-tal tas inte volymmässig höjd för att möta behovet av allmän parkering för ett vidare upptagningsområde. Bolaget anser att det är olyckligt då det enligt bolagets bedömning finns ett stort behov av allmänt tillgänglig parkering, en "parkeringsnod", med kommunal rådighet i de sydvästra delarna av innerstaden.



Som framgår av kartan ovan har ett stort antal av parkeringsplatserna i denna del av staden tagits i anspråk av framförallt Västlänkens byggnation men även av andra infrastrukturprojekt. En annan framtida markanvändning än parkering för dessa områden är mycket trolig när ianspråktagna ytor återlämnas, vilket gör att den framtida tillgängligheten med bil till innerstaden begränsas.

Behovet av en parkeringsnod i området kommer även till uttryck i samrådshandlingen för Fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg. Där konstateras att ” genom att koncentrera besöksparkeringen till några större/ett fåtal större strategiska parkeringsanläggningar med goda kopplingar vidare i det lokala kollektivtrafiknätet och nära trafiklederna, kan parkeringen bli lättare att hitta och upplevas som mer tillgänglig samtidigt som det ger möjlighet att samnyttja och effektivisera användningen.” ”Besöksparkering för innerstaden föreslås samlas i tre strategiskt placerade anläggningar: Heden NV (ny/ombyggd), Nordstan (befintlig) och Järntorget (ny)”. En allmän parkering vid Skeppsbron, i kombination med allmän parkering vid östra delen av Masthugget enligt detaljplanen för Masthugget, skulle ge en strategiskt belägen parkeringsnod för att möta behovet från stadens sydvästra delar. En parkeringsanläggning i detta centrala läge skapar också förutsättningar för att i en framtid, i enlighet med stadens parkeringspolicy, flytta in parkering på torg- och gatumark i parkeringsanläggningar på kvartersmark och på så sätt skapa attraktivare gaturum.

Det kan också konstateras att Masthuggsprojektet och Skeppsbron behöver ses i ett sammanhang ur parkeringssynpunkt och att ett ej tillgodosett behov från Skeppsbron inte kommer att kunna tas om hand inom Masthuggsområdet. I parkeringsutredningen för Masthuggskajen 2019-10-31 står det uttryckligen att 270 befintliga platser skall tillgodoses utanför området och att rekommendationen är att det inte skall vidtas några åtgärder inom Masthuggsområdet för detta behov. Då parkeringssituationen för innerstaden påverkas av flera projekt är det viktigt att se denna ur ett övergripande perspektiv och inte projekt för projekt.

Studerade parkeringslösningar

Parkering under kvarter Skiss P1

Denna lösning går att utföra i ett eller två plan. Den redan byggda nedfarten i norr nyttjas som in/utfart

Ett plan ger ca 240 platser och två plan drygt 400. Observera att ingen sammankoppling med eventuell parkering under allmän-plats/park är möjlig.

En enplans lösning skulle täcka tillkommande exploaterings behov och bör i så fall uppföras av exploatörerna, tex som en gemensamhetsanläggning. Hur detta påverkar på exploateringsintäkten bedöms av delprogram kvarter.

I detta fall krävs att parkering inom planområdet tillkommer även på annat sätt för att tillgodose det framräknade behovet.

En tvåplanslösning täcker det totala behovet men har inte varit en arbetshypotes i programmet då det enligt Trafikkontoret sägs vara ekonomiskt olämpligt.

Parkering under allmänplats/park Skiss P2

Denna anläggning utgörs av en tvåplanslösning om ca 400 platser med södra nedfarten som enda in/utfart. Ingen sammankoppling med eventuell parkering under kvarter är möjlig och därmed är möjligheten till samnyttjande och ett effektivt utnyttjande av platserna begränsad.

För bolaget innebär denna lösning ekonomiskt sett en minskad investeringsvolym men varje plats blir dyrare jämfört med grundförslaget om 700 platser. Avkastningen får bedömas utifrån två scenarier.

- All parkering inklusive p-köp för tillkommande exploatering löses i anläggningen, dvs ca 400 platser efter beräkning enligt de nya principerna. I detta scenario kommer avkastningen försämrats jämfört grundförslaget (700p) och därmed uppstår ett beräknat nedskrivningsbehov om ca 35 Mkr. Detta förutsätter att en del av anläggningen redovisningsmässigt betraktas som infrastruktur (primärt grundläggning), i annat fall kommer nedskrivningsbehovet bli större.
- Anläggning möter behovet av besöksparkering. Bygger på tanken om en strategisk parkeringsnod i området så kommer till uttryck i samrådshandlingen för FÖP som beskrivits tidigare i texten ovan samt kan vara lösningen för de nämnda platserna från Masthugget. Förutsätter att exploatörerna bygger egen parkering under kvarter dvs skiss P1 med ett plan . I detta scenario blir avkastningen något högre än i grundförslaget (700p). Detta förklaras av att intäkten blir högre med ökad andel besöksparkering och inga p-köp. Avkastningen är tillräcklig för att inget nedskrivningsbehov uppstår. Detta förutsätter att en del av anläggningen redovisningsmässigt betraktas som infrastruktur (primärt grundläggning) i annat fall kommer ett nedskrivningsbehov uppstå.

Parkering på "Rosenlundsverkstomten" Skiss P3

Denna lösning innebär parkering ovan jord i en tillfällig anläggning anslutning till Rosenlundsverket. Bedömningen är att en anläggning om ca 130-150 p-platser. Bedömningen är att ca 34 platser per plan är möjlig exklusive parkering i första plan då U-området begränsar. Detta är tyvärr inte en särskilt effektiv lösning, kräver ca 50kvm/plats att jämföra med 30-35 kvm/plats som blir under parken och bedöms bli en förhållandevis dyr lösning, trots att den ligger ovan jord. Det finns inte stöd i planen för denna lösning utan det får ske med temporärt bygglov, alltså max 15 år. Innebörden blir att behovet om ca 400 platser idag inte kan garanteras. Anläggningen genererar ett nedskrivningsbehov om ca 25 Mkr.

Viktiga aspekter

Byggs det inte parkering under kvarter i den alternativa planen som SBK tagit fram så blir den redan byggda upp/nedfarten i norr outnyttjad och bör således rivas. Det innebär ca 50 Mkr i redan nedlagda kostnader samt kostnad för rivning att ta hänsyn till. Detta faktum stödjer alternativet med att bygga minst ett plan för parkering under kvarter i SBK's alternativa planlayout.

Om parkering som är intäktsfinansierad byggs under allmän-plats/park bör kostnaden för allmän-plats minska i och med att man då slipper grundläggning. På samma sätt skall rimligtvis kostnaden öka för allmän-plats i det fall parkeringen utgår.

Viktigt att skilja på intäktsfinansierad investering (parkering) och exploateringsfinansierad (allmän plats).

Parkeringsbolagets rekommendation kopplat till SBK's alternativa plan är:

- exploatörerna bygger parkering i ett plan under kvarter och nyttjar den redan byggda rampen för in/utfart. Därmed löses det behovet som genereras av tillkommande exploatering. Exploatörerna löser i alltså sin egen parkering och p-köpsavtal hos Parkeringsbolaget blir inte aktuellt.
- Parkeringsbolaget bygger en anläggning om ca 400 platser under allmän-plats/park för det befintliga och allmänna behovet vilket borde vara positivt för ekonomin för allmän plats. Detta blir huvudsakligen en besöksparkering vilket även går i linje med samrådshandlingen för Fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg.

Rapport delprogram kvarter 20200116, Niclas Malmeling, Programledare



Sammanfattning

Genomförandestudie (GFS) 2017

Älvstranden utveckling förordar att Skeppsbron byggs enligt beslutad DP från 2015 fullt ut. Arbetet kan startas omgående, tid och ekonomi är noggrant genomgångna och programorganisation finns på plats. Göteborgarna får vad som förväntas.

Utredningsförslaget

Förslaget tar bort flera markanvisade fastigheter och ger därmed en minskad exploateringsintäkt samt framtida intäkt vid försäljning av bottenvåningar. Osäkerheten är stor kring krav på skadestånd från sakägare, vilket i förlängningen kan påverka ekonomin. Förslaget innehåller ett flertal nyttor men osäkerheten kring intäkter, överklagan och tid talar emot. Förslaget medför en ändrad parkeringslösning.

Rak kaj

Ett exempel som visar på en mycket liten utbyggnad av allmän plats på Skeppsbron och hur det skulle kunna se ut. Förslaget kräver en ny detaljplaneprocess i samband med att gällande detaljplan går ut 2025. Förslaget innebär nya osäkerheter. Många kostnader kvarstår, men flertalet ”nyttor” är borta. Älvstranden Utveckling avråder starkt ett sådant alternativ.

Bakgrund

Markägarperspektivet

Arbetet med återremiss 23 maj ska visa på möjliga åtgärder för att väsentligt sänka stadens investeringskostnad. Program Skeppsbron gör nu ytterligare en analys där allmän plats ändras.

Arbetet med återremiss 23 maj 2019 öppnar för ett reducerat förslag inom befintlig detaljplan. SBK gör en bedömning, med hjälp av sin jurist, att det går att minska på vissa delar av allmän plats och på så vis minska kostnaden för utbyggnad. I stora drag handlar det om en förändrad lösning beträffande kajgaraget med en indragen kajlinje. Därmed utgår byggrätterna för kajhusen.

Markanvisning Skeppsbron

Älvstranden Utveckling ansvarar för markanvisningar på Skeppsbron. De redan genomförda ligger på bra intäktsnivåer. Ändras förutsättningarna kommer också exploateringsintäkten påverkas utöver bortfall av byggrätter.



Återremissen berör främst den stora markanvisningen med fem exploatörer, men även kommande markanvisning på Nocken och kvarteret Redaren med Kinesiska muren. Södra Älvstranden Utveckling AB äger dessa fastigheter med undantag av befintliga Kinesiska muren som ägs av Higab.

I den stora markanvisningen valdes fem exploatörer ut:

AF PROJEKTUTVECKLING AB, ”b”
BJC SKEPPSBRON AB, ”d, f”
STUDOR PROJEKTUTVECKLING AB, ”c”
TB PROJEKT VÄST AB, ”e”
VEIDEKKE BOSTAD AB, ”a”

Älvstranden har även markanvisat en tillbyggnad till Merkurhuset åt: KOMMANDITBOLAGET BIET. Södra Älvstranden Utveckling AB har startat ett konsortium med dessa exploatörer och ett samverkansavtal finns på plats. KB Biet har dessutom byggstartat sitt projekt.

Kajhus

Kajusen utgör kopplingen mellan kajkanten och de stora kvarteren. Det är kring dessa folklivet på Skeppsbron kommer utvecklas med restauranger, uteserveringar mm. Skeppsbrons möjlighet att utvecklas så som detaljplanen föreskriver reduceras kraftigt om kajhusen tas bort.

Intäkten för de fem kajhusen är kalkylerad till mellan 8 – 12 Mnkr per kajhus och fyra av fem fastigheter är markanvisade. Om möjligheten att bygga kajhus försvinner, minskar exploateringsintäkten med drygt 40 Mnkr. Bottenvåningarna i kajhusen kommer ägas av Älvstranden och även där blir det ett bortfall av kommande hyresintäkter samt ett förlorat framtida försäljningsnetto för ca 1000m². Det är oklart om exploatörerna, som förlorar sina möjligheter, kommer att kräva skadestånd (se kommentar under ”Risker”).

De stora kvarteren

De stora kvarteren är tilldelade Veidekke och AF. Med en ny utformning enligt utredningsförslaget kommer deras fastigheter närmare kajkanten men skyddet och stadslivet kring kajhusen bortfaller. Möjligheten till P-köp påverkas då kajgaraget tas bort. Parkeringsbehovet måste då lösas i egna källare under kvarteren. Detta påverkar den kommande affären. Det troliga utfallet innebär ett lägre exploateringsbidrag samt utebliven avgift för P-lösen på 290 000 x antalet bygglovspliktiga parkeringar (ca 200 st).

Om utförandet av allmän plats på Skeppsbron jämfört med underlaget i markanvisningen ändras kan medföra en diskussion kring nivån på givna byggrättspriser i markanvisningen.

Nockenhuset

Fastigheten på Nocken, även kallad ”Nockenhuset”, är inte markanvisad ännu. Detaljplanen ger utrymme för en byggnad med ca 3000 BTA.

Nockenhuset är tänkt att bli en av de tunga målpunkterna på Skeppsbron - en byggnad med publikt innehåll öppen för alla. Älvstranden har kontakt med ett par högintressanta aktörer med attraktiva koncept och det finns möjlighet till en direktanvisning. Själva ”Nocken” är en förutsättning för utbyggnaden av halvön på Masthuggskajen och det framtida kajstråket.

3D-fastigheten – ”Levande bottenvåningar”

Älvstranden ska genom 3D- fastighetsbildning bli ägare till samtliga bottenvåningar i markanvisningen* med en yta på uppskattningsvis 4500 m² (LOA).

*Bottenvåningarna i de två stora kvarteren samt bottenvåningarna i ”c”, ”d”, ”e”, ”f” och hela kajhuset i mitten.

Bottenvåningarna i kajhusen (750 – 1000 m² LOA) utgör en mycket viktig del i skapandet av konceptet för mötesplatsen Skeppsbron tillsammans med kajstråket, Nocken och bottenvåningarna i kvarteren. Om kajhusen försvinner försvagas möjligheten att tillskapa den attraktivitet och målpunkt som Skeppsbron bli.

Avtal med Parkeringsbolaget - grundförstärkning mm.

Älvstranden har i genomförandeavtal med Parkeringsbolaget avtalat om att bidra med 40 Mnkr till grundförstärkning kajgarage (för att kunna bygga kajhus) samt ytterligare 40 Mnkr till grundförstärkning allmän plats. 70 Mnkr av dessa är redan utbetalade till Parkeringsbolaget. Älvstranden har också bekostat en förstärkning av nedfartsrampen på triangeltomten med 3,6 Mnkr för att möjliggöra en framtida påbyggnad. Rampen är redan byggd och förberedd för påbyggnad. Det är oklart vilka ändrade förutsättningar för fastighetsbildning som ett nytt alternativ kan komma att kräva.

Risker

Risk för skadeståndskrav

Det är oklart om exploatörerna, som förlorar sina möjligheter till att bygga kajhus, kommer att kräva skadestånd. I markanvisningsavtalen framgår att Älvstranden har rätt att, utan att utge ersättning till byggherrarna, återta markanvisning i vissa angivna situationer. Det nya förslaget bedöms kunna falla utanför angivna situationer vilket kan innebära en risk att byggherrarna har rätt till skadestånd. Storleken på skadeståndet är svår att uppskatta och är en viktig förhandlingsfråga med exploatörerna. Denna bör därför inte specificeras. Skadestånd ska som utgångspunkt utges för den skada som byggherren kan bevisa att den har lidit, såsom kostnader och utebliven vinst.

Om utförandet av allmän plats på Skeppsbron jämfört med underlaget i markanvisningen ändras kan det medföra en diskussion kring nivån på givna byggrättspriser i markanvisningen.

Det finns också andra sakägare på Skeppsbron och Masthuggskajen som skulle kunna lyfta krav på skadestånd på samma sätt som de närmast berörda på grund av reducerade innehållet på allmän plats.

Risk för skärpta krav vid förnyad vattendom

Gällande vattendom är från 2014 och gäller till och med 2024. Gör man en ny detaljplan efter 2025 måste ny ansökan om vattendom göras. En ny vattendom innebär risk för skärpta krav. I det fall att man genomför projektet inom bef vattendom men blir försenade kan det ansökas om förlängd utförandetid. Oklart om det kan medföra skärpta krav.

Nocken och "Nockenhuset"

Om Nocken och Nockenhuset utgår bortfaller intäkt, men framförallt en målpunkt och viktig del av innehållet på Skeppsbron.

Utan "Nocken" blir Skeppsbron något annat.

Alternativen



GFS 2017

Allmänt

Den avgjort viktigaste delen i att göra Skeppsbron till "Göteborgarnas nya mötesplats vid älven" är gatuplanet. Göteborgs stad har, genom sitt bolag Älvstranden utveckling, möjlighet att planera, genomföra och utveckla det till ett levande gatuplan där alla känner sig välkomna. Det publika entréplanet ska kunna komma alla till del. Arbetet har så här långt identifierat mat med mervärde samt aktivitet. Det finns även möjligheter till att kunna skapa ett utomhusbad som den tidigare medborgardialogen starkt efterfrågade. Förslaget enligt GFS 2017 möter önskemålen från politiken och medborgarna enligt den beslutade detaljplanen från 2015. Utformningen ger mycket goda möjligheter till ett varierat folkliv på kajen. Arbetet med ett "levande gatuplan" visar på goda möjligheter att skapa "Göteborgarnas nya mötesplats vid vattnet". Ett koncept som kommer bli både attraktivt och värdefullt. Detta är huvudalternativet för Älvstranden Utveckling AB.

Fördelar

Fina varierade ytor för gatuliv med samtliga önskade nyttor. Kajhusen är ett skydd mot väder och vind för det planerade kajstråket. GFS 2017 möter det kommande behoven från Masthuggskajen och en växande innerstad. Kontroll på tid och ekonomi.

Nackdelar

Pendlarcykelbanan ligger i kajstråket

Ekonomi

Exploateringsintäkten är kalkylerad till ca 744 Mnkr

Risker

En fortsatt fördröjning kan medföra att vattendomen behöver förnyas och finns en osäkerhet kring ökade krav.



Utredningsförslaget

Allmänt

Då kostnaden för allmän plats ska minskas prövas här en reducerad kajlinje som enligt SBK bedöms kunna rymmas inom gällande detaljplan. Kajhusen utgår och "mötesplatsen vid vattnet" blir mindre. I arbetet med förslaget har ett flertal parkeringslösningar studerats. Utredningsförslaget landar i två varianter där det ena innebär ett halverat kajgarage delvis under redarparken + parkering under kvarteren. Den andra varianten innebär parkering under kvarteren + parkeringshus i anslutning till Rosenlundsverket (kajgarage utgår). Båda medför reducerad parkeringstäckning. P-noden utgår och flöden reduceras.

Fördelar Reducerade kostnader för allmän plats. Förslaget möjliggör ett bad i älven. Mindre kajyta ger ett fokuserat flöde. Pendlarcykelbanan flyttas in till Stora Badhusgatan

Nackdelar Kajytan minskas betydligt och livet kring kajhusen försvinner. Staden förlorar möjlighet till att skapa en ny stor allmän yta – en förutsättning för bla. Masthuggskajen och halvön. Minskade exploateringsintäkter, risk för skadestånd samt reducerade nyttor. Bygglovspliktig parkering är inte löst.

Ekonomi Exploateringsintäkten kalkyleras till ca 704 Mnr. Även framtida försäljningsnetto för bottenvåningar (ca 1000m²) uteblir. Ändrad parkeringslösning kommer att ge en kostnad för staden.

Risker Skadestånd från berörda sakägare. Skeppsbron blir mindre till ytan och svara inte upp mot behoven från en växande stad. Parkeringslösningen är en risk.



Rak kaj

Allmänt

Förslaget med rak kaj skulle kräva en ny detaljplaneprocess och en omprövning av hela konceptet. Befintlig markanvisning annulleras. Förslaget är med för att visa på kostnaden för allmän plats. En sådan lösning skulle vara något annat än en "mötesplats vid vattnet". Älvstranden avråder bestämt från denna typ av lösning i det ytterst centrala läge som Skeppsbron har i nära anslutning till Masthuggskajen. Utifrån att detta alternativet skapar ny osäkerhet med hänsyn till tid, ekonomi och nytta.

Fördelar Lägre kostnad för allmän plats. Kortare byggtid

Nackdelar Färdigställt bortom 2025 oklart hur långt
Osäkerhet kring ny ansökan om ny detaljplaneprocess
Osäkerhet kring ny ansökan om vattendom
Huvudparten nyttor utgår.

Ekonomi Inga kajhus eller Nockenhus ger en ännu lägre exploateringsintäkt. Detta förslag ger en mycket dålig utväxling på investeringen.

Risker Ekonomiska risker – se ovan
Reducerade nyttor
Syftet med Skeppsbron har hela tiden varit att skapa en offentlig mötesplats. Svårt att få igenom motsvarande lösning i ett ev kommande detaljplanearbete. Fördröjning av tidplan – färdigställande av Skeppsbron skjuts på framtiden.

Tabell 1, Exploateringsintäkter

GFS 2017 Utr.förslag

	Byggrätt	bostäder (BTA)	lokaler (BTA)	BTA	kr/kvm BTA	Värde	Värde
Veidekke	A	12 930	1 970	14 900	19 600	253 428 000	253 428 000
AF	B	12 160	1 740	13 900	20 000	243 200 000	243 200 000
Studor	C	400	150	550	25 000	10 000 000	0
BJC	D	360	180	540	28 000	10 080 000	0
TB	E	400	150	550	30 050	12 020 000	0
BJC	F	300	150	450	28 000	8 400 000	0
SÄUAB			460	460	26 000	11 960 000	0
Triangelt. bost. (50/50)		9 489		9 489	9 500	90 145 500	90 145 500
Triangelt. kontor			2 232	2 232	5 000	11 160 000	11 160 000
Kin.muren lok.			1 200	1 200	4 000	4 800 000	4 800 000
Kin.muren bost.		8 800		8 800	6 000	52 800 000	52 800 000
Nocken				3 000	5 000	15 000 000	15 000 000
Byggrätt Rosenlund				5 000	2 000	10 000 000	10 000 000
Kv Merkur				5 250		11 000 000	11 000 000
						743 993 500	691 533 500
					uppsk.värde		

PM

Skeppsbron - Återremittering KF 23 maj 2019

Rapport delprogram detaljplan, allmän plats

Inriktningen för det föreliggande arbetet med Skeppsbron har varit att minska kostnaderna med bibehållen kvalitet och lösa parkeringsfrågan samt att tydliggöra frågan kring kvarteret Kinesiska muren. Målsättningen är också att göra detta inom gällande detaljplan och med ett genomförandeskede som sträcker sig till mitten av tjugotalet. SBK gör bedömningen att det går att minska på delar av allmän plats, med bibehållen kvalitet för hela planområdet, och på detta sätt minska kostnaden för utbyggnad.



En god mötesplats för alla göteborgare

En del av Visionen för Skeppsbron var att skapa en god mötesplats för alla göteborgare. Det innebar förutom att bygga kvarter med bostäder och publika verksamheter i bottenvåningen också att man som innevånare i staden skulle ha till gång till och kunna använda en allmän plats centralt i staden. Det allmänna parkeringsgaraget var avsett att användas av både boende och verksamma i området samt till viss del fungera som en av flera allmänna parkeringsplatser nära centrum.

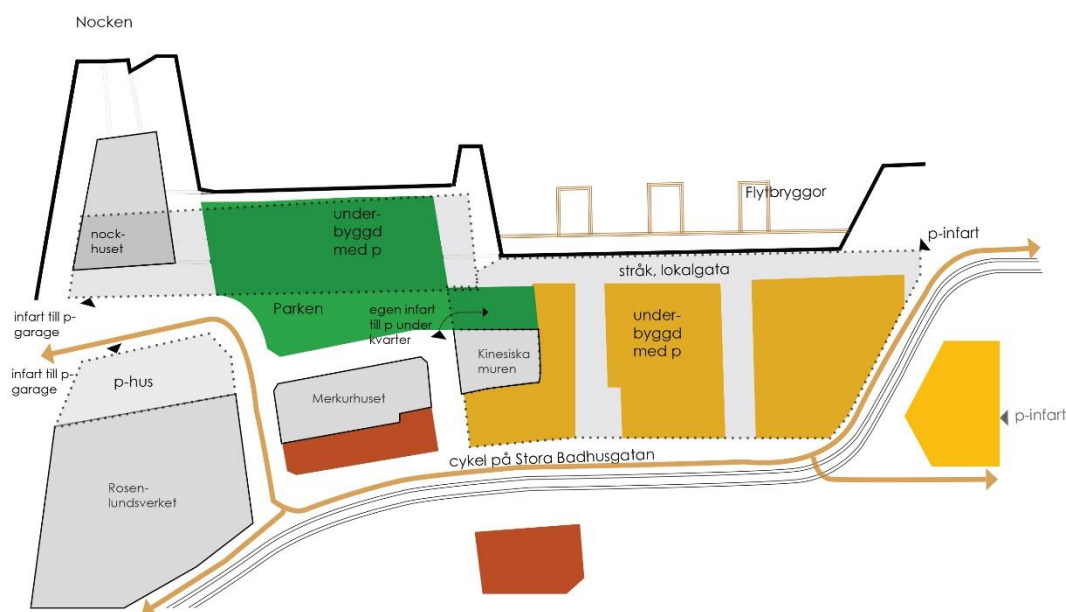
Att skapa en plats för alla i denna centrala del av staden med dess historiska koppling och närhet till vattnet, älven, var en av de viktiga punkterna som hämtades ur dialogarbetet inför arbetet med planen.

I och med planens antagande och de fortsatta genomförandestudierna visar kostnadsberäkningarna på ett avsevärt underskott gällande kostnader för allmän plats.

Planen bekostar inte själv utvecklandet och byggandet av allmän plats i den omfattning som avsågs vid planarbetet. Om staden inte vill ta en del av kostnaderna som en generalplanekostnad, c-investering, så behöver underskottet minskas avsevärt.

Projektgruppen har med detta arbete försökt se hur mycket det går att minska kostnaderna med bibehållen kvalitet för de berörda inom planområdet, och för göteborgare i allmänhet vars vardagsrum delar av Skeppsbron var avsett att vara. Det är viktigt att bibehålla den höga kvaliteten på Skeppsbron och ge både de boende och verksamma tillsammans med göteborgare i allmänhet en bra plats att vistas och mötas på. Detta görs genom att i utredningsförslaget bibehålla Kajstråket, hela Nocken och Nockenhuset, Parken, Stråket mellan kvarteren och vattnet, kvarteren Merkur och Kinesiska Muren, bryggor med närhet till vattnet med möjlighet för mindre båtar att angöra samt en mindre platsbildning i östra delen med koppling till Stenpiren. För att minska konflikter mellan cyklister och andra trafikanter längs med kajstråket föreslås att pendelstråket om möjligt flyttas till Stora Badhusgatan. Projektgruppen föreslår även en minskning av den faktiska ytan allmän plats men bedömer att det går att behålla kvaliteten på den stora del som kvarstår. I förslaget ingår också att kajhusen inte byggs alls, eller i en mindre omfattning, vilket då innebär ett lägre antal bostäder inom planområdet. Påseglingsskyddet kopplat till sjöfarten i älven bedöms kunna genomföras inom vattenområdet.

I huvudsak utgår kajhusen, hela eller del av parkeringsgaraget och en mindre del av allmän plats.



Kajstråket

Kajstråket med dess möjlighet att vandra längs med älven från Rosenlundskanalen till Stenpiren bibehålls. Inom en del av sträckan öster om parken kommer stråket att vara en del av ett gångfartsområde mellan kajkant och de nya kvarteren, för att sedan på nytt breddas vid platsen som ansluter till Stenpiren. Att smalna av kajstråket i denna del

bedöms ge ett mer aktivt stråk längs med kvarterens fasad mot älven. Påseglingsskyddet blir en kombination av uppgrundning vid kajen och pirar ut i älven.

Nocken med Nockenhuset

Nocken fungerar både som påseglingsskydd för byggnaderna på Masthuggskajen och som allmän plats med en allmänt tillgänglig byggnad. Nocken som allmän plats bibehålls i hela sin utsträckning. Kostnaden för att bygga ut hela nocken jämfört med del av ytan bedöms vara marginell. Det kommer fortfarande vara möjligt att vistas längst ut mot älven och att använda gångbron mot Masthuggskajen. De kvaliteter som Nockenhuset kan ge i form av kultur, allmänt tillgänglig byggnad eller liknande kommer att finnas kvar.

Parken

Parken kommer att ligga kvar i sin helhet, och bidrar i stor utsträckning till hela områdets upplevelse och kvalitet. Noteras bör att vid en flytt av pendelstråket till Södra Badhusgatan så kommer stråket genom parken och förbi de nya byggnaderna ur perspektivet cyklist - fotgängare eller cyklist – barn, att bli betydligt lugnare.

Bostadskvarteren

De tillkommande nya bostadskvarteren bibehålls enligt nu gällande plan med möjlighet till verksamheter i bottenplan och bostäder i våningarna högre upp. I källarplan föreslås en gemensam parkeringsanläggning som nås från en, i samband med spårdragningen färdigställd, infart i nordöstra delen och eventuellt ytterligare en infart i anslutning till parken. Denna parkeringsanläggning beräknas kunna inrymma det behov som tillskapas i planen och del av de platser som utgår vid byggandet av de nya kvarteren.

Kv Merkur, Kinesiska Muren och Riksintresset

Byggnaderna ligger inom riksintresset den historiska staden och är mycket viktiga för förståelsen av den historiska stadens utveckling med kopplingen till sjöfart, rederiverksamhet och handel. Byggnaderna är en del i linjen längs älven med sjöfartskoppling, från Amerikaskjulet och Amerikahuset via Frilagerhuset, Kv Merkur, Kinesiska Muren och vidare till Tullhuset (Casino Cosmopol), rederierna Broström och Transatlantic samt handelshuset Hertzia.

Kvarteren ligger inom riksintresseområdet Göteborgs innerstad och bär, respektive understödjer, flera av riksintressets olika teman.

Storstadsmiljö formad av funktionen som Sveriges port mot väster och det för sjöfart, handel och försvar strategiska läget vid mynningen av Göta älv.

*Kontor och magasin för handelsfirmor och rederier mot älven [...]
Stadssiluetten från älven [...]*

Merkurhuset och Kinesiska muren är två av Skeppsbrons äldsta byggnader med ett högt kulturhistoriskt värde och utgör tillsammans en signifikant historisk förankring som idag berikar den nya stadsmiljön. Byggnaderna utgör de enda kvarvarande historiska resterna som tillsammans kan gestalta minnet och förståelsen av Skeppsbrons äldre historia på ett någorlunda övertygande sätt i det nya stads- och vattenlandskapet. Som enskilda arkitektoniska gestalter av hög kvalitet berättar de om ett av stadens expansiva skeenden, rederinäringens kraftiga tillväxtperiod, och även om en intressant lokalt anknuten

arkitekturhistoria. Tillsammans bildar de därtill en stark arkitektonisk enhet med stort värde som återspeglar det äldre stadsbyggnadssammanhanget. En rivning av Kinesiska muren skulle innebära en avgörande förlust av en strategiskt viktigt byggnad i staden som inte går att värdera, och det kvarvarande Merkurhuset skulle framträda som ett isolerat inslag utan övertygande berättarkraft.

Parkeringsgaraget

Parkeringsgaraget i dess ursprungliga form och placering utgår i och med att en del av allmän-plats/kaj ej genomförs i startskedet. Det parkeringsbehov för tillkommande bebyggelse som anläggningen ursprungligen var planerad att hantera, och del av befintlig parkering, löses i detta förslag genom en parkeringsanläggning under bostadskvarteren. Parkeringsgaragets funktion som en av stadens strategiska parkeringsnoder kan lösas med ett garage under den bibehållna parken, om än i något mindre skala än enligt ursprunglig plan. Denna allmänna parkeringsanläggning bedöms, tillsammans med en planerad allmän parkering i nordöstra delen av området Masthuggskajen, kunna fylla behovet av en strategisk parkeringsnod för besökare i denna del av staden.

Stråket och Platsen

Stråket mellan de nya kvarteren och vattnet blir ett stråk med ett klart gångfartsuttryck där bilar i låg hastighet samsas med cyklister och gående på de gåendes villkor. Det går att komma fram med fordon men bara i gångfart. Ytan kan jämföras med ett körbart torg.

Platsen mot Stenpiren blir liten plats i östra delen av stråket och bryggorna som kan nyttjas som litet torg eller ett anfang och koppling till det smalare stråket västerut.

Bryggorna, vattnet och Kajhusen

Träbryggor och pirar som går ut i älven tillsammans med en fast brygga som löper parallellt med stråket ger en god möjlighet till vattenkontakt och även att tillfälligt förtöja eller angöra med båt. Pirarna fungerar också som en del i påseglingsskyddet. Byggrätten för kajhusen ligger kvar men utnyttjas inte. Eventuellt kan det finnas en möjlighet att bygga ett eller två av husen som direkt angränsar till ”Stråket, men då med en anpassning till bryggor/trädäck.

Pendelstråket

Stråket in mot centrum löper längs älven respektive via Linnégatan/Järntorget. De två cykelstråken som kommer från väster och sydväst föreslås om möjligt läggas samman i ett stråk längs med Stora Badhusgatan, där det fortsätter österut mot Stenpiren och Packhusplatsen vidare in i centrala staden. Det möjliggör att ha ett stråk längs med kajen där man fortfarande kan cykla men på de gåendes villkor. På så sätt skapas en bättre möjlighet att få en bra park och ett lugnt, barn- och gångvänligt kajstråk.

Planjuridik

Detaljplanen har vunnit laga kraft och genomförandetiden sträcker sig till april 2025. Planen gäller under genomförandetiden fram till 2025 och möjligheten att göra en ny plan under genomförandetiden är mycket begränsad.

Allmän plats ska byggas ut under genomförandetiden enligt PBL 6 kap 18 §. ”så att platserna kan användas för deras avsedda ändamål”

Efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen, ska kommunen ordna de gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för, så att platserna kan användas för deras avsedda ändamål. Kommunen ska upplåta platserna för allmän användning så snart det område som platserna finns inom har bebyggts enligt planen eller, om genomförandetiden har löpt ut, efter hand som bebyggelsen färdigställs.

Frågan om visionen för planen finns kvar eller ej kan uppstå. Vår bedömning är att förslaget klarar av att leverera den kvalitet som var planens intention.

- Kajhusen bibehåller sin byggrätt men påverkas av kopplingen till allmän plats. Även om all allmän plats inte hinner byggas ut under genomförandetiden kvarstår en byggrätt för husen.
- De små delarna av kajkanten som i skissen går ut vattenområdet bedöms vara en liten avvikelse.
- Påseglingsskydd löses i kajkant eller med en uppgrundning längs med kajen. Påseglingsskyddet för Masthuggskajen klaras med hjälp av den kvarvarande Nocken.
- Vi förhåller oss till Barnkonventionen på samma sätt som under planarbetet.
- Gällande grönytor och förskolefrågan bedöms det föreliggande förslaget inte påverka negativt.
- Allmänhetens tillgång till centralt belägen parkering såsom till exempel besöksparkering påverkas om parkeringsgaraget inte byggs och drivs i P-bolagets regi. Behovet som tillskapas av planen bedöms kunna klaras inom planen.

SBK/Per Osvalds 2019-11-15

per.osvalds@sbk.goteborg.se

031-368 18 51

PM Kulturmiljövärden

Omprövning av bevarandet av Kinesiska muren (Inom Vallgraven 50:1)

Antikvarie Madelene Seberbrink, Antikvarie Sören Holmström, Stadsbyggnadskontoret



Orientering

I mitten av 1800-talet har industrin börjat växa kraftigt och stora delar av befolkningen tar sig till städerna. I Göteborg expanderar även varven och rederinäringen kraftigt vilket på sikt skulle komma att generera en helt ny stadssiluett. År 1866 tavs beslut om en kraftig utvidgning av staden. Stadsmuren rivs och kvarteren läggs ut mot vattnet. De småskaliga industrierna och den det nyligen etablerade gasverket får snart konkurrens av rederiernas monumentala byggnadsverk med magnifika huvudfasader utmed älven södra sida.

Byggnaden på Skeppsbron 4 uppförs för Göteborgs Handelsbanks räkning år 1914 efter ritningar av Hans och Björner Hedlund, en kraftfull volym med stor auktoritet i uttrycket. Byggnaden tycks ha tagit ett försiktigt steg fram mot älven, i förhållande till Merkurhuset, vilket bildar en intresseväckande förskjutning i gaturummet. Huset är indelat i sex våningar med en brant vindsvåning, och därtill en högrest gavelställning som ger byggnaden ett ståtligt intryck mot Skeppsbron. ytterligare accentuerat med ankarslutsdetaljer. Sockeln och bottenvåningen är av natursten. Fasaden i övrigt är avtäckt med en gråbrunfärgad puts.

Hörnentréns rundade smidesdekor avslöjar byggnadens återkommande formspråk i detaljerna: den snirkliga, rundade spiralformen återfinns i såväl granitpartierna runt huset och i portalerna, som i det välbevarade hisschaktets järn- och nättdetaljer och ledstängerna av trä.

Byggnaden på fastigheten inom vallgraven 50:1 kallas i folkmun för Kinesiska muren. Namnet har sitt ursprung i den restaurangen som under flera decennier fanns belägen i markplanet. År 1959 startade Liu krögaren Wan Chong Sveriges första "kinarestaurang".



Strategiska ställningstaganden

Kulturvärden i ÖP 2009

I del 1 på sidorna 96–97 anges *mål och strategier* samt *inriktning i fortsatt planering* vilket utgör ett stöd vid bedömningen och hanteringen av stadens kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Detta är kommunens avsiktsförklaring vilken utgör en viktig gemensam utgångspunkt för hanteringen av kulturvärden i hela staden. Nedan anges ett urval av de mest väsentliga punkterna.

Natur- och kulturvärdena ska lyftas fram och bidra till ett attraktivt och hållbart Göteborg genom att:

- Särskilt värdefulla och oersättliga natur-, kultur- och landskapsbildsvärden aktivt bevaras och levandegöras.
- Medvetenheten om natur- och kulturmiljöns värden och attraktivitet ökas.
- Den lokala identiteten främjas genom att upprätthålla kontinuiteten och kvalitet i utvecklingen av vardagsmiljön.
- Ha ett aktivt och medvetet förhållningssätt till den befintliga miljöns och nytillskottens arkitektoniska kvaliteter såsom placering, skala, utformning, energieffektivisering, materialval, omgivningar och karaktär.
- Tillämpa aktivt användningsbestämmelser, skyddsbestämmelser, rivningsförbud och kompensande åtgärder för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i utarbetandet av fördjupningar av översiktsplanen och detaljplaner.
- Uppmuntra aktivt bevarande och utveckling av värdefulla kulturmiljöer och höj kvaliteten genom lämpligt bruk och ansvarsfull förvaltning.
- Beakta särskilt varsamhetskravet och förvanskningförbudet i PBL vid bygglovgivning.
- Bedriv en fortlöpande uppdatering och redigering av det kulturhistoriska kunskapsunderlaget och ställ krav på lämpliga och antikvariska och arkeologiska förundersökningar.

Behandling av riksintressen

Riksintresseområden för kulturmiljövård Innerstaden: Översiktsplanen (användning av mark och vatten del 2 sid. 56) föreslår utbyggnad och komplettering av innerstaden. Det är därför ofrånkomligt att riksintresset för kulturmiljövård kommer att påverkas när ny bebyggelse infogas inom eller i anslutning till områden av kulturhistoriskt värde. Översiktsplanens detaljeringsgrad tillåter dock inte att slutsatser kan dras om hur stor påverkan blir eller vilka

risker det finns för skador på riksintresset. Det är kommunens målsättning att ingen påtaglig skada ska uppkomma. I översiktsplanens rekommendationer sägs att det i samband med planering och byggande i kulturhistoriskt värdefulla miljöer ska övervägas om fördjupat kulturhistoriskt underlag behöver tas fram och att en miljökonsekvensbeskrivning kan komma att erfordras för att klarlägga påverkan på riksintresset.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse del I

I beskrivning av innerstaden tas kvarteren tas upp i stadens sammanställning av värdefulla byggnader där Merkurhusets med sin storslagna tornprydda fasad särskilt noteras som en av flera signifikanta byggnader utmed det för staden karakteristiska Hamnstråket som löper från Rosenlundsverket till Lilla Bommens hamnbassäng.

Formella förutsättningar

Riksantikvarieämbetets beslut

Riksintresse för kulturmiljövården – Innerstaden.

Kvarteren ligger inom riksintresseområdet Göteborgs innerstad och bär, respektive understödjer flera av riksintressets olika teman.

Utsnitt ur beslut – Innerstaden o 2:1-5:

Motiv:

Storstadsmiljö formad av funktionen som Sveriges port mot väster och det för sjöfart, handel och försvar strategiska läget vid mynningen av Göta älv.

Uttryck:

Kontor och magasin för handelsfirmor och rederier mot älven [...]

Stadssiluetten från älven [...]

Gällande plan 1480K-II-5156 2012-09-04 sid 18.

Byggnaden erhöll formellt skydd i plan genom skyddsbestämmelse *q1 - Byggnaden får ej rivas*, samt *k1 – krav på varsamhet vid åtgärder/förändringar*. Byggnaden har även givits användningsbestämmelse Q vilket innebär att användning skall anpassad till byggnadens kulturvärden vilket utgör en ytterligare markering av byggnadernas kulturhistoriska signifikans.

Planen konstaterar att Merkurhuset och Kinesiska muren är två av Skeppsbrons äldsta byggnader med ett högt kulturhistoriskt värde och en historisk förankring som berikar den nya stadsmiljön. Byggnaderna utgör de enda kvarvarande historiska resterna som tillsammans kan gestalta minnet och förståelsen av Skeppsbrons äldre historia på ett någorlunda övertygande sätt i det nya stads- och vattenlandskapet. Som enskilda arkitektoniska gestalter av hög kvalitet berättar de om rederinäringen och en intressant arkitekturhistoria. Tillsammans bildar de dessutom en stark arkitektonisk enhet som återspeglar det äldre stadsbyggnadssammanhanget.

Kunskapsgrund

Fördjupat antikvariskt kunskapsunderlag 2009 - 1480K-II-5156

Merkurhuset och Kinesiska Muren, Satu Lepikkö & Sören Holmström, SBK

Som underlag till planen tas en fördjupad beskrivning fram som konstaterar [...] Kinesiska Muren, med dess rustika och lite allvarliga karaktär i cementgrå färgställning, är den enda kvarvarande byggnad som kan ge oss en viss föreställning om Skeppsbrons ursprungligen lite

ruffiga miljö med dess uttalade nyttokaraktär, en egenskap som omvänt förstärks av Merkurhusets lekfulla utformning. Att den stora byggnaden dessutom uppfördes i betong var på sin tid, och därmed även idag, anmärkningsvärt. Vidare pekar byggnadens placering ut läget för Skeppsbrokvarterens möte med älvrummet enligt stadsplanen, men där kvarteret Merkurhus låg indraget för att bl.a. ge plats åt dubblerade hamnspår varav ett spår som vek av inåt från kajkanten [...]

Uttolkning av riksintressegrunden i denna del:

Älvstrandens djuphamn med öppna kajer och hamn- och sjöfartsanknuten bebyggelse utgör viktiga blickfång mot älvsidan som tydligt förmedlar områdets kulturhistoriska identitet som sjöfartsstad.

Utmed södra hamnstråket återfinns en tämligen sammanhållen miljö som omfattar flera byggnader med anknytning till den för staden så viktiga sjöfarten. En del av denna miljö utgör de fyra kvarter som ligger mellan Skeppbrokajen och Stora Badhusgatan. Flera av dess byggnader har inhyst verksamheter inom sjöfartsnäringen, däribland Merkurhuset och Kinesiskamuren. Dessa två byggnader bildar tillsammans en betydelsefull arkitektonisk uppställning ut mot älvrummet. Genom deras inbördes planförskjutningar och uttrycksmässiga olikheter skapas ett intresseväckande motiv som övertygande berättar om rederiverksamhetens tillväxt och annonsering mot älvrummet [...]

Utöver detta representerar byggnaden Kinesiska muren i sig ett arkitekturhistoriskt dokument av hög kvalitet med genomarbetad formgivning av den namnkunniga göteborgsarkitekten Hans Hedlund.

Härutöver bör följande uppmärksammas:

- **Stadens MKB av samrådsförslaget 2009:**
För Merkurhuset och Kinesiska muren redovisas fyra möjliga alternativ gällande bevarande och rivning. Alt. 1 innebär att Merkurhuset bevaras och att Kinesiska muren rivs. Alt. 2 innebär att båda husen bevaras. Alt. 3 innebär att båda husen rivs. Alt. 4 innebär att Merkur rivs och Kinesiska muren bevaras.
- **Bedömning av alternativen i MKB:** Avseende Kinesiska muren och Merkurhuset innebär alternativ 1 att ett avtryck från rederinäringen finns kvar, men innebär samtidigt att byggnaderna framträder som isolerade inslag utan berättarkraft om det historiska sammanhanget.
- **Länsstyrelsens bedömning av samrådsförslaget 2009-11-13:**
Ett underlag bör tas fram som redovisar de tekniska förutsättningarna för Merkurhuset samt Kinesiska muren. Byggnaderna ligger som solitärer men har ett stort kulturhistoriskt värde med strategisk betydelse för områdets historiska identitet. Underlaget bör ligga till grund för en bedömning om bevarande alternativt rivning.
- **Länsstyrelsens bedömning av utställningshandling 2012-04-25.**
Länsstyrelsen ser positivt på att bevarande föreslås för Merkurhuset och Kinesiska muren.

- **Gällande plan 2012-09-04 - avvägningar under processen:**

Under planarbetet gjordes stora eftergifter som kom att innebära att värdefulla delar av de två kvarteren medgavs rivning i syfte att frigöra mer byggbar mark. Bland annat revs, för platsen unika gårdshus. Denna förhandling går att följa genom planhandlingarna i olika steg, från samråd till antagandehandling, samt genom Länsstyrelsens och Kulturförvaltningen synpunkter i respektive skede.

- **Utförda investeringar - fastighetsägare Higab *Christian Motter*, projektledare.**

Higab som äger fastigheten fick år 2015 i uppdrag av kommunstyrelsen att rusta upp fastigheten för att kunna erbjuda lokaler till kreativa verksamheter och entreprenörer med begränsade ekonomiska förutsättningar.

Utfall hittills utföra åtgärder så som rivningsarbete och grundförstärkning är totalt 33,5 mnkr delat till 7,2 mnkr för projektering och 26,3 mnkr för rivning och grundförstärkning. Projekterats har även delar av byggåtgärder som inte var med i första etappen såsom fönsterrenovering eller fasadskador.



Antikvarisk bedömning av frågan om rivning i samband med ny detaljplan

Mot bakgrund av ovanstående redogörelse av tidigare ställningstagande och gällande detaljplan görs bedömningen att en rivning av Kinesiska muren skulle innebära en avgörande förlust av ett strategiskt viktigt byggnadsdokument och leda till betydande miljöpåverkan. Utöver förlusten av arkitekturhistoriskt byggnadsverk med lokal anknytning kommer det kvarvarande Merkurhuset att framträda som ett isolerat inslag utan trovärdig berättarkraft. Rivningsförbudet av Kinesiska muren bör inte omprövas.

Utdrag ur Protokoll
Sammanträdesdatum: 2020-08-20

§ 100

Dnr 0132-20

Svar på kommunfullmäktiges återremiss rörande Kajgaraget, Skeppsbron

Ärendet återremitterades den 27 maj 2020 av styrelsen med ytterligare frågor och kompletteringar.

Beslut

Styrelsen beslutar att följande svar skickas till kommunfullmäktige som Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolags svar på kommunfullmäktiges återremiss den 16 april 2020 avseende Kajgaraget, Skeppsbron: - Styrelsen ser inte förutsättningarna för att gå vidare med Kajgaraget, Skeppsbron med mindre än att Kommunfullmäktige garanterar aktieägartillskott för infrastrukturen och dess eventuella fördyringar. Styrelsen ser, utifrån en affärsmässig grund, att de ekonomiska riskerna för bolaget att gå vidare med projektet är stora. Styrelsen bedömer att Bolagets framtida ekonomi kan komma att påverkas negativt av investeringen i ett underjordiskt garage om 700 platser. P-köpen om 290 000 har ett fast pris och eftersom kostnaden per plats redan 2017 beräknas till 1,18 miljoner per plats ger det förlust. Vid tillkommande risker och kostnader belastar de uteslutande bolaget. Besöksparkeringarna bedöms ge intäkter, men Coronapandemin har visat att det är osäkra intäkter som kan sjunka vid ekonomiska kriser. Exploateringsekonomi för kajgaraget i sig ger inte den avkastning som bolaget måste ha för att en investering för 700 P-platser ska kunna accepteras av styrelsen utifrån vårt ekonomiska ansvar. 40% av bolagets investering i Skeppsbron, 330 miljoner, utgörs av infrastruktur för kaj och skapande av mark i älven. Det belastar bolaget med 330 miljoner utöver själva P-anläggningens 500 miljoner och nedskrivningsperioden anges till 100 år för infrastrukturkostnaden. Dessa 330 miljoner är utöver stadens beräknade exploateringsnetto om minus 860 miljoner som anges i Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande: Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron, reviderat 2018-11-14.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Handling

Styrelsehandling Svar på kommunfullmäktiges återremiss rörande Kajgaraget, Skeppsbron den 11 augusti 2020.

Styrelsehandling

Utfärdat 2020-05-27

Utfärdat 2020-08-11

Diarienummer 0132-20

Handläggare

Katharina Sandström

Lena Lundblad

Richard Nayar

E-post:

katharina.sandstrom@p-bolaget.goteborg.se

lena.lundblad@p-bolaget.goteborg.se

richard.nayar@p-bolaget.goteborg.se

Svar på kommunfullmäktiges återremiss 2020-04-16 avseende Kajgaraget, Skeppsbron

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

- Bilagda PM översändes till kommunfullmäktige som Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolags svar på kommunfullmäktiges återremiss den 2020-04-16 avseende Kajgaraget, Skeppsbron

Sammanfattning

Ärendet utgör Göteborgs Stads Parkering ABs svar på kommunfullmäktiges återremiss den 2020-04-16 rörande ärende 1859/17 ”Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron”. Återremissen innebär att en ekonomisk kalkyl, en riskbedömning och ett antal förtydligande ska lämnas avseende bolagets planerade parkeringsanläggning i området, Kajgaraget.

Detaljplanen för Skeppsbron vann laga kraft 2014. I arbetet inför utbyggnad av detaljplanen har det framkommit att kostnaderna för genomförande av planen är högre än förväntat. Staden har därför inte fattat beslut om de investeringar som krävs för att fullfölja åtagandet att bygga ut allmän plats och ett antal utredningar i syfte att minska kostnaderna har genomförts.

Kommunstyrelsen gav 2019-06-19 §526 stadsledningskontoret fem uppdrag som i huvudsak syftade till att förbättra det ekonomiska resultatet av projekt Skeppsbron. I samband med kommunfullmäktiges behandling av ärendet den 2020-04-16 beslutade kommunfullmäktige om att återremittera ärendet till Parkeringsbolagets styrelse för att inhämta en uppdaterad ekonomisk kalkyl, en riskbedömning och ett antal förtydliganden avseende kajgaraget.

I samband med styrelsens behandling av ärendet vid sitt sammanträde 2020-05-27 beslutade styrelsen att återremittera ärendet för ytterligare förtydliganden och kompletteringar enligt yrkande (bilaga).

Bilagda PM utgör Göteborgs Stads Parkering ABs reviderade svar på uppdraget.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension mer än som redovisas i bilagda PM.

Bolaget har inte haft några stilleståndskostnader under tiden för besvarandet av återremissen.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Bilagor

- 1) Kommunfullmäktiges beslut 2020-04-16
- 2) Styrelsens yrkande 2020-05-27
- 3) PM Svar på kommunfullmäktiges återremiss rörande kajgaraget, Skeppsbron, rev 2020-06-26

Ärendet

Vid kommunfullmäktiges behandling av ärende § 21 1859/17 Redovisning av uppdrag avseende projektet Skeppsbron beslutades om en återremiss till Göteborgs Stads Parkerings AB:s styrelse för inhämtning av en uppdaterad ekonomisk kalkyl, en riskbedömning och ett antal förtydliganden avseende kajgaraget.

I samband med styrelsens behandling av ärendet vid sitt sammanträde 2020-05-27 beslutade styrelsen att återremittera ärendet för ytterligare förtydliganden och kompletteringar enligt yrkande (bilaga). De frågor och önskemål om förtydliganden som presenterades i samband med mötet har legat till grund för de kompletteringar och förtydliganden som nu gjorts.

Ärendet utgör Göteborgs Stads Parkering AB:s svar på kommunfullmäktiges återremiss.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Detaljplanen för Skeppsbron vann laga kraft 2014. Detaljplanen togs fram med höga ambitioner gällande kvalitet, innehåll och användning. De allmänna platserna i området anges viktiga för målsättningen att skapa "göteborgarnas nya vardagsrum vid älven". I arbetet inför utbyggnad av detaljplanen har det framkommit att kostnaderna för genomförande av planen är högre än förväntat. Staden har därför inte fattat beslut om de investeringar som krävs för att fullfölja åtagandet att bygga ut allmän plats och ett antal utredningar i syfte att minska kostnaderna har genomförts.

Parkeringslösningen enligt detaljplanen för Skeppsbron innebär att parkering i huvudsak samlas i en gemensam parkeringsanläggning, främst under kajområdet som planeras att bebyggas med mindre byggnader och i övrigt bestå av torg- och parkytor. Bolagets roll i

genomförandet av detaljplanen är att investera i, bygga och förvalta den aktuella parkeringsanläggningen.

Kommunstyrelsen gav 2019-06-19 § 526 stadsledningskontoret fem uppdrag som i huvudsak syftade till att förbättra det ekonomiska resultatet av projekt Skeppsbron. Två av dessa uppdrag rörde parkeringssituationen i området och bolaget har varit stadsledningskontoret behjälpliga i genomförande av uppdraget i dessa delar. I samband med kommunfullmäktiges behandling av ärendet den 2020-04-16 beslutade kommunfullmäktige om att återremittera ärendet till Göteborgs Stads Parkering AB:s styrelse för att inhämta en uppdaterad ekonomisk kalkyl, en riskbedömning och ett antal förtydliganden avseende kajgaraget. Förtydliganden önskades av följande:

1. Kommer en nedskrivning av garaget att belasta exploateringsekonomin?
2. Hur påverkar den nya behovsberäkningen avseende antal parkeringsplatser den ekonomiska kalkylen för garaget?
3. Varför ser bilden av hur det framtida behovet av parkeringsplatser kan utvecklas så olika ut när det gäller Masthugget Öst och Skeppsbron?
4. Påverkas bolagets ekonomi av Coronapandemin i en sådan utsträckning att det påverkar bolagets syn på garaget?

I samband med styrelsens behandling av ärendet vid sitt sammanträde 2020-05-27 beslutade styrelsen att återremittera ärendet för ytterligare förtydliganden och kompletteringar enligt yrkande (bilaga).

Bolagets bedömning

Bilagda PM utgör bolagets svar på kommunfullmäktiges återremiss. I PM:et redovisas förutsättningarna för en uppdaterad kalkyl och en risk- och känslighetsbedömning. Likaså ges ett antal förtydliganden enligt uppdrag:

1. Under i PM:et angivna redovisningsprinciper, dvs att Bokföringsnämndens redovisningsprincip tillämpas, och i övrigt angivna kalkylantaganden föreligger inget nedskrivningsbehov för Kajgaraget. Om nedskrivningsbehov skulle uppkomma till följd av någon förändring i angivna antaganden belastar detta Göteborgs Stads Parkering AB:s resultat- och balansräkning och inte exploateringsekonomin för Skeppsbro-projektet.
2. Resultatet av beräkningen av parkeringsvolymen och dess fördelning enligt stadens nya Riktlinjer för mobilitet och parkering så som det redovisas i "PM Återremiss Skeppsbron" påverkar den ekonomiska kalkylen för Kajgaraget positivt, även om hänsyn tas till en inriktning mot ett mer hållbart resande över tid i enlighet med Trafikstrategins inriktning. Bolaget utgår i intäktsbedömningen från att efterfrågan på besöksparkering i denna del av staden generellt sett är större än de 150–200 besöksplatser som den nya parkeringsutredningen kommer fram till krävs för att ersätta dagens befintliga parkering inom detaljplaneområdet.
3. Att utvecklingen av det framtida parkeringsbehovet bedöms olika för de två parkeringsanläggningarna Skeppsbron och Masthugget Öst beror på att de detaljplaner som reglerar utvecklingen av de två områdena och därmed de

aktuella parkeringsanläggningarna har tagits fram vid olika tidpunkter och med olika planeringsförutsättningar. En avvägning mellan ett effektivt markutnyttjande och stärkande av exploateringsekonomin å ena sidan och möjligheter att konvertera parkeringsanläggningar vid minskat parkeringsbehov å andra sidan, behöver göras med en strategisk ansats över tid, för ett större område än en enskild detaljplan och med en tydlig prioriteringsordning för hur parkeringsytor och -anläggningar lämpligen kan tas i anspråk för annan användning.

4. Bolagets har en stabil ekonomisk situation, vilket innebär att bolaget kan klara betydande resultatförsämringar över åren utan behov av aktieägartillskott. Bolaget bedömer därför inte att sådana ekonomiska risker föreligger för bolaget att Kajgaraget av denna anledning inte skulle byggas.

I samband med styrelsens behandling beslutade styrelsen om återremiss till bolaget för ytterligare förtydliganden och kompletteringar. I den mån det varit möjligt har dessa inarbetats i det föreliggande reviderade PM:et. I viss mån lämnas även kommentarer nedan.

1. Förutsättningar för byggnation är i hög grad plats- och projektspecifika, varför jämförelser med projekt i andra delar av staden och i andra faser av planering och genomförande, är komplexa att göra och slutsatser svåra att dra. Istället för att göra en jämförelse med andra stadsutvecklingsprojekt, vilket efterfrågats i samband med styrelsens återremiss och som skulle kräva omfattande utredningsinsatser, har bolaget valt att visa på kunskapsläget för den aktuella platsen. Därför har ett förtydligande gjorts kring detta för Skeppsbron tillsammans med en hänvisning till Trafikkontorets modell för att åskådliggöra nivån på osäkerheten i ett projekts olika faser. Inga ytterligare kostnadsökningar för garageanläggningen bedöms föreligga i detta skede än de som redovisades i samband med bolagets hemställan till kommunfullmäktige 2016.
2. En lönsamhetsberäkning redovisas för anläggningen som helhet, dvs utan uppdelning mellan parkeringsanläggning och infrastruktur, liksom det nedskrivningsbehov som skulle uppstå om Bokföringsnämndens redovisningsprincip, som innebär en sådan uppdelning, inte skulle tillämpas, vilket efterfrågats i samband med styrelsens återremiss. Inga kostnadsökningar bedöms, som framgått ovan, föreligga i detta skede.
3. Med utgångspunkt i de nya Riktlinjerna för parkering och mobilitet, Trafikstrategins inriktning om en bilandelsminskning om 25 % till 2035 och med ett antagande om att detta innebär ett motsvarande minskat behov av besöksparkering, redovisas en lönsamhetskalkyl (kalkyl 3) för parkeringsanläggningen. Detta bedöms av bolaget kunna motsvara ett scenario med ett minskat framtida parkeringsbehov, vilket efterfrågats i samband med styrelsens återremiss. En beräkning enligt detta alternativ ligger även till grund för ett av de scenarier som presenteras för bolaget som helhet.

4. För att, i enlighet med vad som efterfrågats i styrelsens återremiss, möta scenarier med oförutsedda händelser och antaganden om minskat parkeringsbehov redovisas som ett scenario 2 i det reviderade PM:et ett scenario som utgår från den prognos som bolaget lämnat per mars 2020. I detta scenario 2 förutsätts ytterligare 100 mnkr i intäktsbortfall under 2020 till följd av Coronapandemin och ytterligare 100 mnkr i intäktsbortfall 2026 till följd av en ytterligare oförutsedd händelse. Parkeringsintäkterna beräknas i detta scenario successivt minska till följd av en omställning av människors resemönster i enlighet med Trafikstrategins intentioner och beräknade reavinster vid försäljning av vissa av bolagets fastigheter har inte medräknats.
5. Ett förtydligande görs, i enlighet med vad som efterfrågats i samband med styrelsens återremiss, kring förutsättningarna för konvertering av underjordiska parkeringsanläggningar, liksom för bolaget syn på strategi och hantering av ett minskat parkeringsbehov.

Sedan tidigare finns en frågeställning från styrelsen rörande möjligheterna att anordna cykelparkering i Kajgaraget. Detaljplanen utgår från att behovet av allmän cykelparkering i området löses på allmän plats. Även om genomförd projektering inte utgått från att cykelparkering anordnas i Kajgaraget finns det inget som hindrar att så görs. Det finns dock inte något utrymme planerat för detta, utan det innebär att ett antal parkeringsplatser i garaget får utnyttjas för ändamålet. Hur många parkeringsplatser som behöver tas i anspråk beror på ambitionsnivån avseende cykelparkeringens storlek. Om ett mindre antal parkeringsplatser berörs bedöms denna intäktsminskning som marginell i sammanhanget och påverkar inte de lönsamhetsberäkningar som redovisas i PM:et.

Lena Lundblad

Katharina Sandström

Kristina Rejare

Tf Avdelningschef Bygg och Fastighet

Ekonomichef

VD



Protokoll (nr 11)

Sammanträdesdatum: 2020-11-12

Tid: 15:00–17:23

Plats: Lindholmospiren 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



§ 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.



Protokoll (nr 11)

Sammanträdesdatum: 2020-11-12

§ 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 härfter 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.



§ 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 Catrine		L	14:55	17:21
64	Hallengren, Håkan		S	14:50	17:21
52	Hammarstrand, 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, 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, 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, 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 Anders	Alfredsson, Karin	D	14:56	17:21
83	Lann, Elisabet		KD	15:03	17:21

GENOMFÖRANDEAVTAL

Skeppsbron mm

Parter: Göteborgs kommun (212000-1355), genom dess fastighetsnämnd, så som ägare till fastigheterna Göteborg Inom Vallgraven 701:27-28, nedan kallad kommunen.

Södra Älvstranden Utveckling AB (556658-6805), Box 8003, 402 77 GÖTEBORG, så som ägare till fastigheten Göteborg Inom Vallgraven 51:2 m.fl., nedan kallad Älvstranden.

1. Bakgrund

Ett ramavtal upprättades den 25 augusti 2008 mellan Göteborgs kommun genom dess fastighetsnämnd och Södra Älvstranden Utveckling AB med syfte att dels garantera en förnyelse av Södra Älvstranden i delen Rosenlund-Lilla Bommen, dels att reglera utbyggnaden av allmänplats.

Ramavtalet grundas på kommunstyrelsens beslut den 16 juni 2004 § 422, att låta Norra Älvstranden Utveckling AB utgöra utvecklingsbolag för Södra Älvstranden, kommunstyrelsens godkännande den 19 januari 2005 § 14 angående riktlinjer för överförande av mark samt kommunfullmäktiges bemyndigande till fastighetsnämnden den 17 mars 2005 § 17 (GKH 2005 nr 38) att, till bokfört värde, överlåta kommunens kvartersmark mellan Fiskhamnsmotet och Gullbergsvassmotet till Norra Älvstranden Utveckling AB.

För exploateringen vid Skeppsbron görs dels järnvägsplan och dels detaljplan. Detaljplanen, *Detaljplan för Skeppsbron mm*, delades efter samrådet upp i två detaljplaner genom att den del som avser spårvägsutbyggnad, huvudgata och terminalområde med terminalbyggnad bröts ut och fick namnet *Detaljplan för Spårväg Skeppsbron*. Genomförandeavtal har tecknats för *Detaljplan för Spårväg Skeppsbron*. Det genomförandeavtal som här upprättas avser att reglera genomförandet av *Detaljplan för Skeppsbron mm* och ersätter dessutom delar av det som överenskoms i *Genomförandeavtal Spårväg Skeppsbron*.

2. Avtalsområde

Detta avtal reglerar exploateringen av det område som omfattas av *Detaljplan för Skeppsbron mm*. Exploateringsområdet har markerats med svart begränsningslinje på **bilaga 1**. Avtalet reglerar också åtgärder som ligger inom planområdet för *Järnvägsplan för Spårväg Skeppsbron* och *Detaljplan för Spårväg Skeppsbron*. Detta markeras med röd begränsningslinje på **bilaga 1**.

3. Förutsättningar

En förutsättning för detta avtals genomförande är att *Detaljplan för Skeppsbron mm*, i huvudsaklig överensstämmelse med upprättade förslag, vinner laga kraft. Om detaljplanen inte vinner laga kraft är detta avtal till alla delar förfallet, utan rätt till ersättning för någondera parten.

En förutsättning för avtalets giltighet är också att det godkänns av fastighetsnämnden genom beslut som vinner laga kraft.

4. Överlåtelse av mark

Överlåtelse av mark hanteras i ramavtalet samt i separata avtala "överenskommelse om fastighetsbildning" och "överenskommelse om överlåtelse av 3D-utrymme".

5. Utförande av byggnader och anläggningar på kvartersmark

5.1 Miljöanpassat byggande

En långsiktig kvalitets- och miljöprofil ska eftersträvas. Det innebär att byggproduktionen planeras för miljöanpassat genomförande, att anläggningarnas drift är energi- och resurseffektiv, att emissioner från byggnaderna har minimal påverkan samt att byggnaderna inte påverkar omgivningen negativt och att en god inommiljö skapas.

5.2 Tillgänglig utemiljö

Vid all nybyggnation ska god tillgänglighet eftersträvas. Personer med olika funktionshinder ska lätt kunna orientera sig samt enkelt, självständigt och utan fara ta sig fram till och inom områdena. Markbeläggning, belysning, väghållning och skyltning ska underlätta framkomligheten.

5.3 VA-anläggningar

Dricks-, dagvatten- och spillvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät i Södra Hamngatan, Stenpiren samt Lilla och Stora Badhusgatan. Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A2; VAV publikation P83. Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar +58 meter. Erforderlig tryckstegring ska ordnas och bekostas av respektive blivande fastighetsägare.

Avloppsnätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Dag-, drän- och spillvatteninstallation inom kvartersmarken ska utformas med hänsyn till uppdämningsnivån i det allmänna avloppsnätet. Lägsta nivå på färdigt golv eller andra ytor som inte tål att ställas under vatten ska, för att anslutning med självfall ska tillåtas, vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt,

Sign.



dock lägst nivån + 12,8 meter. Avsteg kan göras om motsvarande eller bättre skyddsåtgärd mot översvämning ordnas, t ex pumpning.

5.4 Kvalitets- och gestaltungsprogram

Som en del av planhandlingen för *Detaljplan för Skeppsbron mm* har upprättats ett kvalitetsprogram som beskriver utformning av ljussättning, grönska, gaturum mm. Avtalsparterna åtar sig att följa intentionerna i kvalitetsprogrammet.

5.5 Omläggning av ledningar

Genomförandet av åtgärderna på kvartersmark kräver att berörda ledningar läggs om. Kommunen, genom trafikkontoret, ansvarar för att avtal tecknas med berörda ledningshavare gällande vilka åtgärder som ska göras, vem som utför dem, finansiering mm.

6. **Byggplatsåtgärder**

Älvstranden ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att inte skada omgivande gator eller privatägda fastigheter.

7. **Besiktning och återställande**

Före byggstart skall kommunen genom trafikkontoret och park- och naturförvaltningen tillsammans med Älvstranden göra syn med fotodokumentation av befintliga kommunala anläggningar.

Älvstranden ansvarar för skador som Älvstranden förorsakar på kommunens befintliga anläggningar, under tiden husbyggnads- och anläggningsarbeten pågår på kvartersmark. När dessa arbeten avslutats skall kontrollbesiktning hållas. Eventuella påpekade skador som är en följd av husbyggnads- eller anläggningsarbeten skall snarast möjligt åtgärdas av Älvstranden, på Älvstrandens bekostnad.

Kommunen ansvarar i motsvarande omfattning för eventuella skador som kommunen orsakar på Älvstrandens anläggningar inom dennes fastighet.

8. **Kommunaltekniska anläggningar**

8.1 Anläggningar

Följande åtgärder ska utföras på allmän plats:

- Utbyggnad och ombyggnad av gator inom hela planområdet.
- Förstärkning och utbyggnad av kaj.
- Gång- och cykelväg längs med kajen.
- Utbyggnad av gatuplanteringar och allmänna parkanläggningar samt icke-trafikala torg.

Sign.

Trafiknämnden är huvudman för de tre förstnämnda åtgärderna och park- och naturnämnden för den sistnämnda. De beskrivs och illustreras mer ingående i *Detaljplan för Skeppsbron mm.* Samtliga åtgärder genomförs så att full anpassning sker till de åtgärder som görs i *Detaljplan för Spårväg Skeppsbron.*

8.2 Omläggning av ledningar

Genomförandet av åtgärderna i punkt 8.1 kräver att berörda ledningar läggs om. Kommunen, genom trafikkontoret, ansvarar för att avtal tecknas med berörda ledningshavare gällande vilka åtgärder som ska göras, vem som utför dem, finansiering mm.

8.3 Nyanläggning av ledningar

Ledningsägare behöver anlägga nya distributionsnät för ny och utökad bebyggelse i *Detaljplan för Spårväg Skeppsbron* och *Detaljplan för Skeppsbron mm.* Vidare planeras nyanläggning och utökning av ledningskapaciteten genom planområdet. Detta måste samordnas med åtgärderna i punkt 8.1 och 8.2. Kommunen, genom trafikkontoret, ansvarar för att avtal tecknas med berörda ledningshavare gällande vilka åtgärder som ska göras, vem som utför dem, finansiering mm.

8.4 Uppstart av projektet och samordning

Utbyggnaden av den allmänna platsmarken ska ske i samråd mellan kommunen, genom trafikkontoret, och Älvstranden i huvudsak enligt detaljplanens intentioner inklusive tillhörande kvalitetsprogram samt enligt intentionerna i järnvägsplanen och *Detaljplan för Spårväg Skeppsbron.*

Kommunen, genom trafikkontoret, sköter samordning av projektering och utförande med berörda kommunala förvaltningar samt ledningsägarbolag avseende utförandet av de kommunaltekniska anläggningarna.

8.5 Projektering och iordningställande

Kommunen genom trafikkontoret ansvarar för utförande av projektering, upphandling och iordningställande av anläggningarna nämnda i punkt 8.1, 8.2 och 8.3.

8.6 Finansiering

Det som står här om finansiering gäller inte bara detta avtal utan även de åtgärder på allmän plats som överenskomms i *Genomförandeavtal Spårväg Skeppsbron* (punkt 8). Punkt 8.6 i *Genomförandeavtal Spårväg Skeppsbron* ersätts således av nedanstående.

Åtgärderna i punkt 8 samfinansieras av kommunen genom trafikkontoret och Älvstranden. Dessutom sker finansiering genom Göteborgsöverenskommelsen

Sign.



(135 miljoner kronor) och genom återställningspengar för Götatunneln (90 miljoner kronor). Dessa pengar hanteras inom ramen för trafiknämndens budget.

Samfinansieringen innebär att Älvstranden erlägger exploateringsbidrag motsvarande bolagets nettointäkter i projektet. Dessa uppskattas till cirka 320 miljoner kronor. Från summan avräknas cirka 100 miljoner för hanteringen av Kinesiska muren (Inom Vallgraven 50:1).

Betalning av exploateringsbidraget ska ske med utgångspunkt från nedanstående tider.

*Fram till och med 2012 (det mesta redan
erlagt vid tecknandet av detta avtal): 55 miljoner kronor.*

År 2014: 60 miljoner kronor.

År 2015: 60 miljoner kronor.

År 2016: 25 miljoner kronor.

År 2017: 20 miljoner kronor.

Betalning ska ha skett till trafikkontoret senast 31 december de angivna åren förutsatt att såväl *Detaljplan för Spårväg Skeppsbron* och *Detaljplan för Skeppsbron mm* vunnit laga kraft senast 2014-06-30. Blir laga kraft-datum senare än 2014-06-30 flyttas betalningsdatum fram i motsvarande mån.

9. Rivningsförbud

Detaljplanen innebär att bestämmelse om rivningsförbud införs för fastigheten Inom Vallgraven 50:1. Älvstranden, i egenskap av ägare till Inom Vallgraven 50:1, avstår från alla ersättningsanspråk på kommunen med anledning av planbestämmelsen rörande Inom Vallgraven 50:1.

10. Gatukostnadsersättning

Har Älvstranden till alla delar fullgjort sina förpliktelser i enlighet med detta avtal, ska Älvstranden och blivande ägare till Älvstrandens del av avtalsområdet anses ha erlagt full gatukostnadsersättning för de berörda fastigheternas andel i gata, park och annan allmän plats i enlighet med detaljplanen.

11. Anläggningsavgifter för vatten och avlopp

Berörda fastighetsägare ska erlägga va-anläggningsavgift till kommunen enligt vid varje betalningstillfälle för kommunen gällande va-taxa.

12. Dagvatten

Älvstranden är skyldig att vidta nödvändiga åtgärder för avledande av vatten från den egna kvartersmarken så att inte skada uppstår på grannfastigheterna.

Sign. 

13. Miljö

Parterna förbinder sig att följa Göteborgs stads anvisningar, "Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster".

14. Geoteknik

Kommunen, genom trafikkontoret, ansvarar för geotekniska åtgärder inom allmän plats. Älvstranden ansvarar för geotekniska åtgärder inom kvartersmarken.

Kostnaderna för geotekniska undersökningar och utredningar samfinansieras i enlighet med punkt 8.6.

Älvstranden och kommunen, genom trafikkontoret, är överens om att på samma sätt samfinansiera de geotekniska undersökningar och utredningar som överenskoms i *Genomförandeavtal Spårväg Skeppsbron*.

15. Förorenad mark

En översiktlig jordprovtagning har genomförts av Tyréns AB inom planområdet under juni-juli 2007 och av Sweco 2011. Resultatet redovisas i "*PM-översiktlig jordprovtagning mellan Stora Hamnkanalen och Rosenlundskanalen*" (Tyréns AB) och i "*Översiktlig miljöteknisk markundersökning*" (Sweco). Jordprovtagningen visar på föroreningar i flera provpunkter i fyllnadslagret. Det förekommer också industriavfall i form av slagg. Höga halter av framför allt metaller (bly och koppar) samt PAH i främst det övre fyllnadslagret.

Kommunen, genom dess trafiknämnd, och Älvstranden ansvarar gemensamt för hanteringen av markföroreningar inom exploateringsområdet. Åtgärderna samfinansieras i enlighet med punkt 8.6.

Älvstranden och kommunen, genom trafikkontoret, är överens om att på samma sätt samfinansiera de åtgärder gällande förorenad mark som överenskoms i *Genomförandeavtal Spårväg Skeppsbron*.

16. Arkeologi

Området omfattas av riksintresse för kulturmiljövården och ingår i ett fornlämningsområde. Flera förundersökningar har gjorts under detaljplanearbetet.

Kommunen, genom dess trafiknämnd, och Älvstranden ansvarar gemensamt för arkeologin inom exploateringsområdet. Ansvar för arkeologin innebär att samråd sker med länsstyrelsen innan markarbetena påbörjas, att arkeologiska utredningar och undersökningar genomförs och att erforderliga tillstånd erhålls innan ingrepp sker i fornlämningarna. Kostnaderna för arkeologi samfinansieras i enlighet med punkt 8.6.

Sign.

Älvstranden och kommunen, genom trafikkontoret, är överens om att på samma sätt samfinansiera de åtgärder gällande arkeologi som överenskomms i *Genomförandeavtal Spårväg Skeppsbron*.

17. Behov av förskola

Kommunen äger rätt att inom den planerade byggnationen hyra alternativt köpa lokaler som i detaljplanen tillåter förskoleverksamhet. Förskolan ska innehålla sex avdelningar.

Exploatören och kommunen, genom lokalsekretariatet, ska gemensamt verka för att en tillfredställande lösning skapas. Avtal härom ska träffas mellan lokalsekretariatet och exploatören innan planering och utformning av byggnaderna påbörjas. Exploatören ska kontakta lokalsekretariatet i god tid innan husplaneringen påbörjas. I förskolans närhet ska även lektytor anordnas.

18. Förmedling av bostäder via Boplats Göteborg

Exploatörens hyresbostäder ska förmedlas via Boplats Göteborg (www.boplats.se).

19. Tidplan

Kommunen avser att påbörja utbyggnaden av allmän plats utan dröjsmål efter det att detaljplanen antagits och vunnit laga kraft. Då genomförandet bör samordnas med *Detaljplan för Spårväg Skeppsbron* kan dock byggnationen komma att senareläggas med hänsyn till när den sistnämnda detaljplanen vinner laga kraft.

Älvstranden avser att påbörja byggnationen inom kvartersmarken utan dröjsmål efter det att detaljplanen antagits och vunnit laga kraft. Då genomförandet bör samordnas med *Detaljplan för Spårväg Skeppsbron* kan dock byggnationen komma att senareläggas med hänsyn till när den sistnämnda detaljplanen vinner laga kraft.

20. Överlåtelse av avtal

Älvstranden får inte utan fastighetskontorets skriftliga medgivande överlåta detta avtal på annan.

21. Tvist

Vid tvist rörande tolkningen av detta avtal hänvisas till kommunens riktlinjer 75-06-11 paragraf 597 angående handläggning av tvistiga bolagsmellanhavanden.

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar varav parterna tagit ett vardera.

13-05-23
Göteborg 2012-
för Älvstranden Utveckling AB



OLLE LINDKVIST
Namnförtydligande

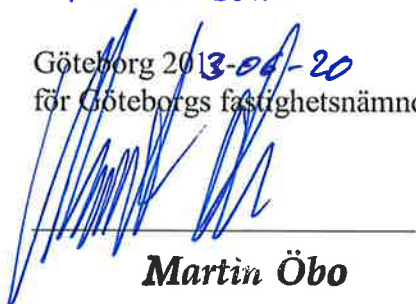
Namnförtydligande

Bevittnas: 2013-05-23



MARTIN BUXT

Göteborg 2013-04-20
för Göteborgs fastighetsnämnd



Martin Öbo

Namnförtydligande

Sirpa Bernhardsson

Sirpa Bernhardsson

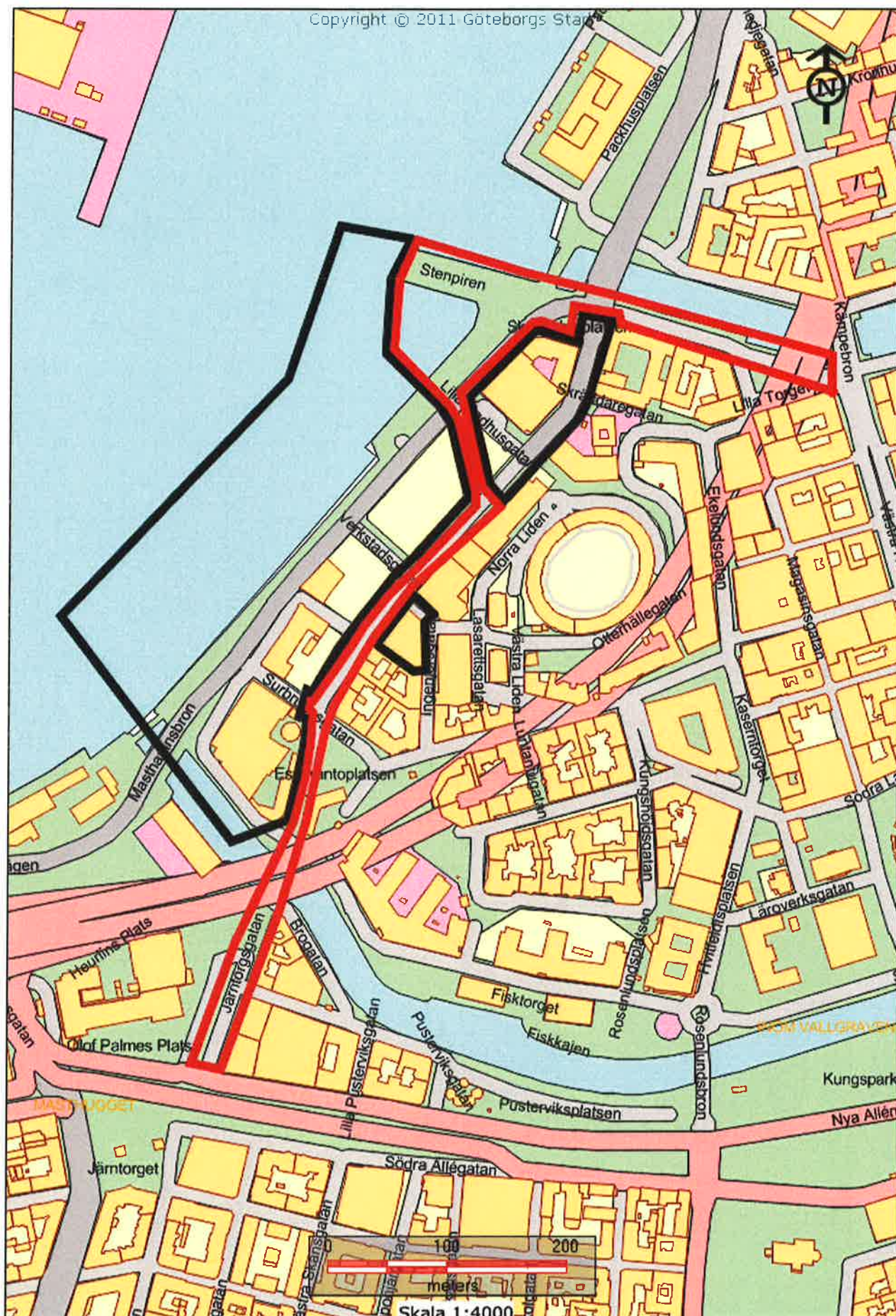
Namnförtydligande

Bevittnas:

Eva Wilhelmsson

Eva Johansen

Bilaga
Avtalsområdet.





Ang. Ang. Vb: Godkännande av Genomförandeavtal Skeppsbron

Henrik Petzäll till: Stefan Unger

2013-02-11 12:14

Kopia: Anders Alm, Susanne Hultgren, Jan Rinman

Historik:

Meddelandet har besvarats.

Hej!

Jag har idag pratat med vår direktör samt ställföreträdande direktör om avtalet och då framförallt frågorna som rör finansieringen och risktagandet. Då dessa frågor hanteras i separat ordning har vi således inga ytterligare synpunkter på genomförandeavtalet utan godkänner således avtalet utifrån trafikkontorets perspektiv.

Mvh Henrik

Henrik Petzäll

Avdelningschef Trafik

Göteborgs Stad, Trafikkontoret, Box 2403, 403 16 Göteborg

Telefon: +46 31 368 25 73 Mobil: +46 706 50 17 05

Webbsida: <http://www.goteborg.se/trafikkontoret>, www.trafiken.nu



Göteborgs Stad
Trafikkontoret



Tänk på miljön innan du skriver ut!

Stefan Unger

Hej! De här synpunkterna har vi inte tagit del av ti...

2013-02-01 08:47:22

Från: Stefan Unger/Fastighetskontoret/GBGStad
Till: Henrik Petzäll/Trafikkontoret/GBGStad@GBG
Kopia: Anders Alm/Fastighetskontoret/GBGStad@GBG, Susanne Hultgren/Trafikkontoret/GBGStad@GBG
Datum: 2013-02-01 08:47
Ärende: Ang. Vb: Godkännande av Genomförandeavtal Skeppsbron

Hej!

De här synpunkterna har vi inte tagit del av tidigare. Innan Anders skickade ut den slutliga versionen för godkännande så hade han fått ett godkännande från Per Olsson på tidigare version av avtalet. Sen gjorde Anders en justering av skrivningen om tidplan och skickade över ett i övrigt likalydande avtal. Det avtalet har varit anmält till FN vid fyra olika tillfällen under året men har, av olika skäl, dragits tillbaka då Älvstranden valt att inte skriva under avtalet. Vi har som sagt inte hittat något formellt godkännande av den slutliga versionen från TK men vi har heller inte fått några signaler om att avtalet måste justeras.

Nu är tanken att det ska godkännas vid FN den 18/3. Då behöver allting vara klart till den 19/2. Om det är så att TK fortfarande har synpunkter på det här avtalet så är det med andra ord mycket bråttom att hantera det.

Några kommentarer till dina funderingar om avtalet:

När det gäller pkt 8.3 så är jag osäker och ska stämma av det med Anders Alm men jag uppfattar skrivningen som du skriver nedan.

Pkt 8.5 lyder: "Kommunen genom trafikkontoret ansvarar för utförande av projektering, upphandling och iordningställande av anläggningarna nämnda i punkt 8.1, 8.2 och 8.3." I 8.1 så undantas "Utbyggnad av gatuplanteringar och allmänna parkanläggningar samt icke-trafikala torg." och det anges att PoN är huvudman för de anläggningarna. Det tolkar jag som att PoN även ansvarar för projektering, upphandling och iordningställande.

Byggrätter Skeppsbron - försäljningsintäkter

Byggrätter	Byggherre	Kategori	Bruttoarea (BTA) m ²	kr/m2	Total intäkt (mnkr)	Kommentar
A) Verkstaden Nord	Nodr (Veidekke)	Bostadsrätt	12 930	19 600	253 428 000	Markanvisning 2017
B) Verkstaden Syd	AF Projektutveckling	Bostadsrätt	12 160	20 000	243 200 000	Markanvisning 2017
C) Kajhus 1	Studor	Bostadsrätt	400	25 000	10 000 000	Markanvisning 2017
D) Kajhus 2	BJC Group	Bostadsrätt	360	28 000	10 080 000	Markanvisning 2017
F) Kajhus 4	TB-Projekt Väst	Bostadsrätt	400	30 050	12 020 000	Markanvisning 2017
G) Kajhus 5	BJC Group	Bostadsrätt	300	28 000	8 400 000	Markanvisning 2017
Kv Merkur - Tillbyggnad*	KB-Biet	Kontor/lokaler i bv	6 000	-	11 000 000	2017 tecknade Älvstranden överlåtelseavtal med KB-Biet
Huset på Skeppsbropiren inkl.grundläggning -	-	Övrigt	3 000	11 500	34 500 000	Kvarstår att markanvisa
Kv Redaren	Framtiden	Hysesrätt	8 800	6 000	52 800 000	Kvarstår att markanvisa
Kv Redaren	Framtiden	Lokaler/Förskola	1 200	4 000	4 800 000	Kvarstår att markanvisa
Rosenlund Byggrätt	-	Parkering	5 000	2 000	10 000 000	Kvarstår att markanvisa
Triangeltomten - handel i bottenplan	-	Bottenvåning	232	1 500	348 000	Kvarstår att markanvisa
Triangeltomten - 11-13 våningar	-	Bostadsrätter	11 950	20 000	239 000 000	Kvarstår att markanvisa
Konsortie - andel av Programorganisationen -	-	-	-	-	7 275 200	Konsortiet bidrar till samordningen av utbyggnaden av Skeppsbron
				Summa:	896 851 200	

RESURSPLAN - Budget Program- och delprogramkostnader 2022-2030	Beläggning	Antal år 2022-2030	Mankostnad - Tjänster alt. linjeorganisation	Mankostnad, momspliktig - (exkl. moms)	Moms 25%	Totalkostnad per funktion	Kostnadsfördelning / år								
							2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Programledning															
Programägare	25%	9,0		3 960 000	990 000	4 950 000	550 000 kr	550 000 kr	550 000 kr	550 000 kr	550 000 kr	550 000 kr	550 000 kr	550 000 kr	550 000 kr
Programledare	70%	9,0		11 088 000	2 772 000	13 860 000	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr
Biträdande programledare/Projektledare	35%	9,0		4 284 000	1 071 000	5 355 000	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr
Programkoordinator	40%	9,0		4 032 000	1 008 000	5 040 000	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr
Projektekonom/Planerare/övrig administration	10%	9,0		1 152 000	288 000	1 440 000	160 000 kr	160 000 kr	160 000 kr	160 000 kr	160 000 kr	160 000 kr	160 000 kr	160 000 kr	160 000 kr
Riskanalysarbete		5,0	100 000	500 000	125 000	625 000		125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr		
Hållbarhet-/Miljö-/Gestaltningssamordnare	20%	9,0		2 592 000	648 000	3 240 000	360 000 kr	360 000 kr	360 000 kr	360 000 kr	360 000 kr	360 000 kr	360 000 kr	360 000 kr	360 000 kr
Bygglogistik, Byggsamordning , APD-planer	80%	5,0	500 000	2 000 000	500 000	2 500 000	500 000 kr	500 000 kr	500 000 kr	500 000 kr	500 000 kr				
Samordning Mastertidplan	20%	8,0	100 000	800 000	200 000	1 000 000	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr	
Kommunikationssamordnare	25%	9,0		2 880 000	720 000	3 600 000	400 000 kr	400 000 kr	400 000 kr	400 000 kr	400 000 kr	400 000 kr	400 000 kr	400 000 kr	400 000 kr
Kommunikationsbudget (Mtrl, event, etc, ej visningslokal)		9,0		3 200 000	800 000	4 000 000	200 000 kr	200 000 kr	400 000 kr	700 000 kr	700 000 kr	700 000 kr	700 000 kr	200 000 kr	200 000 kr
Upphandlingsstöd	5%	6,0		480 000	120 000	600 000	100 000 kr	100 000 kr	100 000 kr	100 000 kr	100 000 kr	100 000 kr			
Samverkansledare / teamutveckling		7,0	100 000	700 000	175 000	875 000	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr	125 000 kr		
					Summa:	47 085 000	5 215 000 kr	5 340 000 kr	5 540 000 kr	5 840 000 kr	5 840 000 kr	5 340 000 kr	5 115 000 kr	4 490 000 kr	4 365 000 kr
Delprogramledning Kvarter															
Delprogramägare	40%	9,0		6 336 000	1 584 000	7 920 000	880 000 kr	880 000 kr	880 000 kr	880 000 kr	880 000 kr	880 000 kr	880 000 kr	880 000 kr	880 000 kr
Delprogramledare Jvarter	70%	9,0		11 088 000	2 772 000	13 860 000	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr	1 540 000 kr
Projektledare	35%	9,0		4 284 000	1 071 000	5 355 000	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr	595 000 kr
Projektkoordinator (även inkluderat konsortiet)	40%	9,0		4 032 000	1 008 000	5 040 000	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr	560 000 kr
Hållbarhet-/Miljöansvarig	30%	9,0		3 888 000	972 000	4 860 000	540 000 kr	540 000 kr	540 000 kr	540 000 kr	540 000 kr	540 000 kr	540 000 kr	540 000 kr	540 000 kr
Fastighetsutveckling / Affärsutvecklare	10%	9,0		1 440 000	360 000	1 800 000	200 000 kr	200 000 kr	200 000 kr	200 000 kr	200 000 kr	200 000 kr	200 000 kr	200 000 kr	200 000 kr
Avtalsarbete (Upprätta EMA, Samverkansavtal)			800 000		0	800 000	160 000 kr	160 000 kr	160 000 kr	160 000 kr	160 000 kr				
Projektkontor Skeppsbron 4 (Kinesiska muren)		9,0	200 000	1 800 000	450 000	2 450 000	272 222 kr	272 222 kr	272 222 kr	272 222 kr	272 222 kr	272 222 kr	272 222 kr	272 222 kr	272 222 kr
Fastighetsbildning/lantmäteri/transaktion					0										
					Summa:	42 085 000	4 747 222 kr	4 747 222 kr	4 747 222 kr	4 747 222 kr	4 747 222 kr	4 587 222 kr	4 587 222 kr	4 587 222 kr	4 587 222 kr



Portföljstyrgrupp

ÄLVSTADEN

Portföljkontor

SÖDRA ÄLVSTRANDEN

Huvudprogramstyrgrupp Södra Älvstranden
Henrik Levin, SLK (ordf.)
Rune Arnesen (ÄU), Mikael Hagberg (PoNF)
Andreas Severin (KoV), Maria Leion (SBK)
Christer Niland (TK), Stefan Unger (FK)
Vakant (PB), Helena Boström (föredr.)

SLK Huvudprogramägare, Henrik Levin

ÄU Huvudprogramledare, Helena Boström

SKEPPSBRON - Programorganisation

Programstyrgrupp
Helena Boström (ordf.),
Marit Sternang, TK
Fredrik Kogerfelt, ÄU
Fredrik Davidsson, Higab/P-bolaget
Lina Gudmundsson (föredr.)

ÄU Programägare, Helena Boström

ÄU Programledare, Lina Gudmundsson

Programledningsgrupp:
Lina Gudmundsson (ordf), Caroline Lyrehed, TK
Markus Gendek, ÄU, Patric Johansson, Higab/P-bolaget
Helena Sandgathe, TK

Programkontor
Programkoordi: Marie Björklund (ÄU)
Hållbarhet: Åsa Lindell,
Kommunikation: Melina Garhed (ÄU),
Josefin Walkin (TK), Mia (PB)

TK Delprogramägare, Marit Sternang

ÄU Delprogramägare, Fredrik Kogerfelt

Delprogramkontor TK
Koordinator - Karin Kylander
Administratör - Agneta Cassnell
Kommunikation - Josefine Walkin
Ekonomictroller -
Projektcontroller - Marcus Darné

TK **Delprogram APM & Garage**
Delprogramledare Caroline Lyrehed

TK Projekt Kaj - (vakant)

TK Projekt Gata/Park - Helena S.

PB Projekt Garage - Patric J.

ÄU **Delprogram Kvarter**
Delprogramledare Markus Gendek

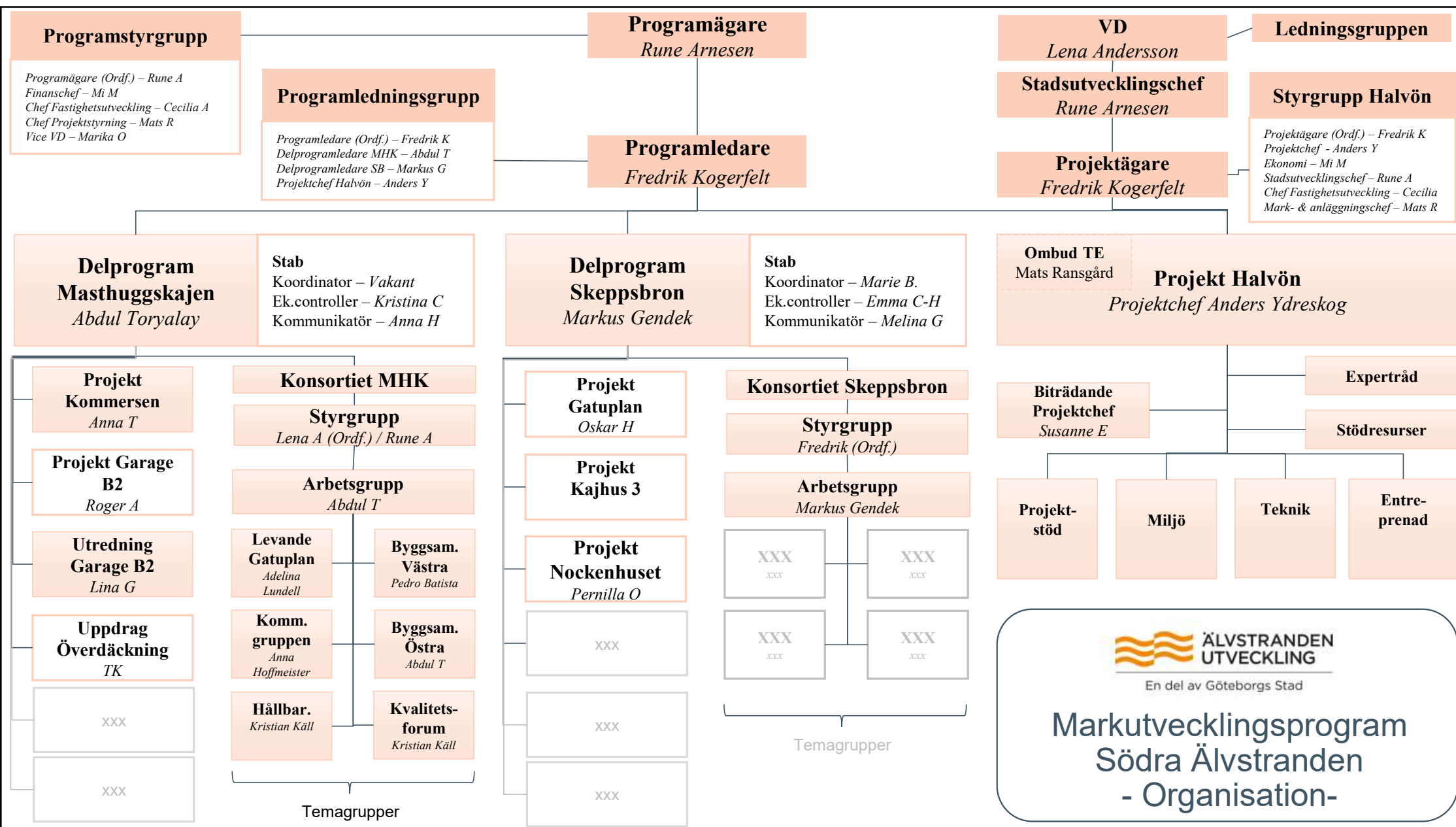
ÄU Konsortiet - Markus G.

ÄU Projekt Nockenhuset - Pernilla O.

ÄU Projekt Gatuplan- Oscar H.

ÄU Projekt Kajhus 3 – (vakant)

Delprogramkontor (ÄU)
Koordinator- Marie Björklund
Hållbarhet- Kristian Käll (ÄU)
Ekonomictroller - Emma C-G
Fastighetsutv. – Tomas Thorin



Övergripande tidplan

ARBETSMATERIAL! Uppdaterad 25 feb 2022

◆ Halvårsvis uppföljning i KS/KF

