Översiktsplan för Göteborg

Planeringsförutsättningar för Södra älvstranden, från Klippan till Järnvågen

Kunskapsunderlag

Göteborgs Stad



INNEHÅLL

INLEDNING....3
SYFTE OCH AVGRÄNSNING....3

DEL 1 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR 4

2.1 STADS- OCH LANDSKAPSBILD 5
2.2. KULTURMILJÖ....6
2.2 BOSTÄDER OCH VARDAGSLIV 18
2.3 ALLMÄNNA PLATSER 21
2.4 VERKSAMHETER 25
2.5 MOBILITET OCH INFRASTRUKTUR 27
2.6 SKYFALL OCH HÖGT VATTEN....34
2.7 HÄLSA OCH SÄKERHET....37
2.8 MARKENS EGENSKAPER....38
2.9 TEKNISK FÖRSÖRJNING....44
2.10 GENOMFÖRANDE OCH EKONOMI....46

DEL 2 ANALYSER 51

3.1 ANALYSER AV OMRÅDET 52
3.2 TRAFIKANALYSER....55
3.3 KVARTERSSTRUKTUR....61
3.4 PLATSER MED FÖRÄNDRAT LÄGE 68
3.5 KONSEKVENSANALYS 75

Detta kunskapsunderlag är en bilaga till översiktsplan för Göteborg, geografisk fördjupning för Södra Älvstranden, delen Klippan till Järnvågen. Kunskapsunderlaget beskriver planeringsförutsättningar för området och analys av struktur.

Ansvarig handläggare: Jessica Andersson
Medverkande konsultstöd för planeringsförutsättningar: MARELD
Medverkande konsultstöd för trafik: Ramboll(Oscarsledens inriktning), Trivector(Oscarsleden omvandling ritning), Sweco(Trafikanalys stora leder).

Dnr SBF-2023-01481
Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs stad 2026
Alla bilder och figurer (c) Göteborgs Stad om inte anges

INLEDNING

Kunskapsunderlaget har sedan samråd uppdaterats utifrån ny kunskap. Främst har kompletteringar gjorts för områdets kulturmiljö, genomförande och ekonomi, markförhållanden samt trafikanalyser. Mellan samråd och granskning har en övergripande utredning avseende struktur och genomförbarhet tagits fram, Pm Strukturidé Södra älvstranden, delen Järnvågen till Klippan. Utredningen godkändes i stadsbyggnadsnämnden 2025-02-24 § 14 och utgör inriktning för fortsatt planering inom området.Med anledning av det utgår tidigare bilaga från samrådet, Strukturide Södra älvstranden. Andra bilagor i samrådet såsom Oscarsleden, Förstudie Platsutveckling samt Stadsbyggnadsanalys Stigbergstorget har även arbetats in i detta underlag.

Kunskapsunderlaget består nu av två delar. Del 1 Planeringsförutsättningar och Del 2 Analyser

SYFTE OCH AVGRÄNSNING

Syftet är att redogöra för planeringsförutsättningar och analyser som gjorts för Södra älvstranden, delen Klippan till Järnvågen.

Ändring av översiktsplan avseende Södra älvstranden, från Klippan till Järnvågen, syftar till att pröva en omvandling av dagens industriområde till blandad stadsbebyggelse. När dagens färjeterminaler flyttar från området till Arendal, öppnas möjligheten att bebygga området och en förändrad användning av Oscarsleden. Ändringsuppdraget lyfter vikten av att studera Oscarsledens utveckling samt att skapa förutsättningar för en utvidgning av innerstadens traditionella kvartersstad med gena och sammanhängande stråk, med Göteborgs utvidgade innerstad(GUI) som utgångspunkt.

Området avgränsas i norr av Göta älv och i söder av Karl Johansgatan, från Älvsborgsgatan vid Klippan i sydväst, till Götatunnelns mynning vid Järnvågen i nordost. Landområdet är cirka 725 000 kvm varav cirka 325 000 kvm är industrimark och med en älvkant på cirka 3 km. Området mellan Oscarsleden och älven utgörs främst av färjeterminaler och tillhörande hamnverksamhet, småindustri och kontor samt ett kulturreservat.

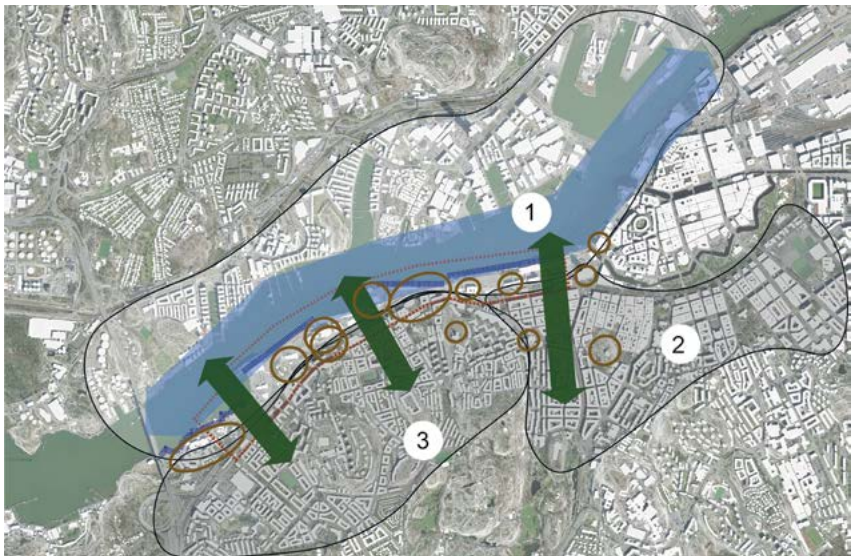


Flygbild över området med avgränsning

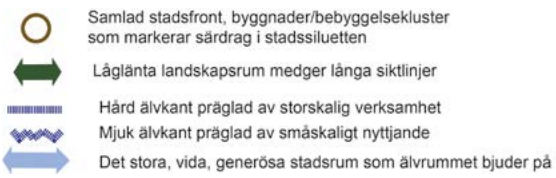
1. PLANERINGS-FÖRUTSÄTTNINGAR

1.1 STADS- OCH LANDSKAPSBILD

Dalgångarna, älven och omgivande bergsryggar bildar tydliga element i landskapsrummet. Tillsammans utgör de förutsättningarna för stadens möjliga utveckling över tid och har bidragit till stadens särpräglade karaktär.



Övergripande karta över områdets karaktär utifrån stads- och landskapsbild



För Södra älvstranden är det nordsydliga sprickdalslandskapet tydligt med tre dalgångar, som leder ner till älvrummet mellan höjdpartier. Bergsknallarna letar sig ner till älvens strand och är påtagliga landskapselement. Längs älven finns bitvis stora flacka ytor där dalgångarna möter älven. Ytorna smalnar av i de lägen där bergen nästan når ner till älvkanten. De flacka ytorna längs älven består av stora asfalterade ytor för färjeterminaler, parkeringar och Oscarsleden. I dalgångarna når kvartersbebyggelse fram till leden och ibland fortsätter bebyggelsen ända ner mot vattnet. Gator är orienterade vinkelrätt mot älven, vilket ger utblickar mot vattnet. Från höjdryggarna rinner dag- och skyfallsvatten via kulverterade vattendrag i dalgångarna och vidare ner mot älven. Älven som sträcker sig genom hela planområdet är en stor tillgång, men är otillgänglig på många ställen. Läget gör att Göta älvs södra älvkant blir upplyst av eftermiddags- och kvällssolen.

Oscarsleden sträcker sig parallellt med älven genom hela planområdet. När Oscarsleden anlades har berg delvis sprängts bort och bergväggen vid Stigbergstorget stupar därför brant ner till Oscarsleden. Oscarsleden är en stark barriär inom området, som genererar buller till omgivande stadsdelar. Samtidigt utgör leden viktig infrastruktur för både privat fordonstrafik och kollektivtrafik. Oscarsleden är utformad för tung trafik till och från färjeterminalerna och fiskhamnen.

Parallellt med Oscarsleden löper Karl Johansgatan. Gatan följer topografin som löper upp och ner över bergsknallarna. I sydväst, vid Klippan och Jaegerdorffsplatsen ligger Karl Johansgatan i princip på samma nivå som kajområdena, delvis både med visuell och fysisk koppling ner mot älven. Vid Kustgatan sträcker sig Karl Johansgatan österut, upp mot berget där Karl Johanskyrkan ligger på höjden. Fortsatt österut lutar Karl Johansgatan nedåt i en del som brukar kallas Hängmattan. I dalgångens botten är Karl Johansgatan återigen på samma nivå som Oscarsleden. Vid Kaptensgatan finns utblickar mot Fiskhamnen. Därefter stiger Karl Johansgatan återigen och i höjd med Djurgårdsgatan finns en viadukt, där det går att passera över Oscarsleden. Karl Johansgatan når sedan Stigbergstorget, som ligger högst uppe på en höjd. Där ifrån övergår Karl Johansgatan till Stigbergsliden, som har en relativt brant lutning ner till Johannesplatsen. Landskapet är därefter flackt ända fram till Järntorget.

Utmed Karl Johansgatan har området en tydlig stadskaraktär. Det är tättbebyggt och domineras av flerbostadshus. I Hängmattan domineras intrycket av röd tegelhusbebyggelse från 1980-talet på cirka 6 våningar. Här finns även inslag av ett fåtal bevarade äldre landshövdingehus. Närmare Stigbergstorget finns äldre tegelhus från sekelskiftet med verksamheter i bottenvåningarna men också hus från 1950-talet. Vid Stigbergstorget ligger Sjöfartsmuseet från 1933 och utsiktstornet med skulpturen ”Sjömanshustrun”. Vid bergskanten mot älven ligger Sjömanskyrkan, byggd 1954. På Masthuggskajen längs i öster pågår för närvarande en stor stadsomvandling som även omfattar en ny halvö ut i älven.



Delar av området sett från Göta älv. Tydliga landmärken är Masthuggskyrkan och Sjöfartsmuséet och sjömanshustrun.



Delar av området sett från Karl Johansgatan mot Stigberget

1.1 KULTURMILJÖ

KULTURMILJÖ I ÖVERSIKTSPLANEN

Läs mer i:

- Översiktsplanens tematiska inriktning Gestalad livsmiljö, Ta tillvara kuturmiljövärden
- Vägledning för riksintressen för kulturmiljövården, bilaga till översiktsplan
- Beskrivning av centrala Göteborgs karaktärsområden, kunskapsunderlag, bilaga till översiktsplan.

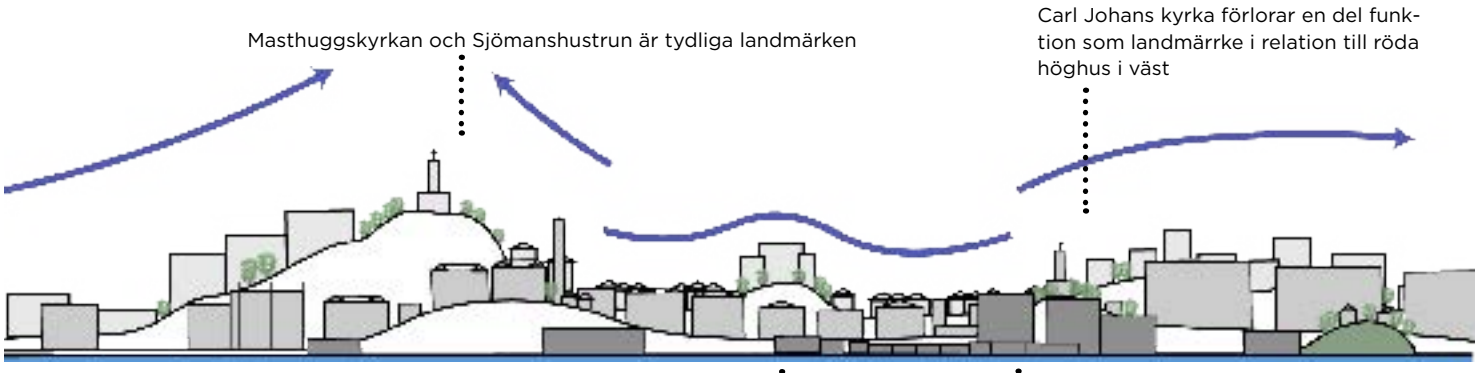


Karta över området med riksintresset kulturmiljö, byggnadsminnen och kyrkor samt miljöer upptagna i stadens bevarandeprogram

Inom och i anslutning till Södra Älvstranden finns flera särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer och enskilda byggnader, som är utpekade i Göteborgs stads bevarandeprogram. Vissa områden omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. Planområdet utgör en central del av Göteborgs historiska älvfront och bär tydliga spår av stadens utveckling som befästningsstad, handels- och sjöfartsstad, hamnstad och industristad.

Planområdet ligger i mötet mellan flera kulturhistoriskt betydelsefulla stadsdelar och landskapsrum, där stadens topografi, bebyggelsestruktur, siktlinjer och relation till älvrummet skapar en karaktärs- och identitetsskapande stadsbild.

A



Inom planområdet ryms värdefulla kulturmiljöer och flertalet byggnader som speglar hamn- och sjöfartsstaden utveckling från 1600-talet fram till idag - en berättelse som tillmätts betydelse för förståelse av hela nationens utveckling.

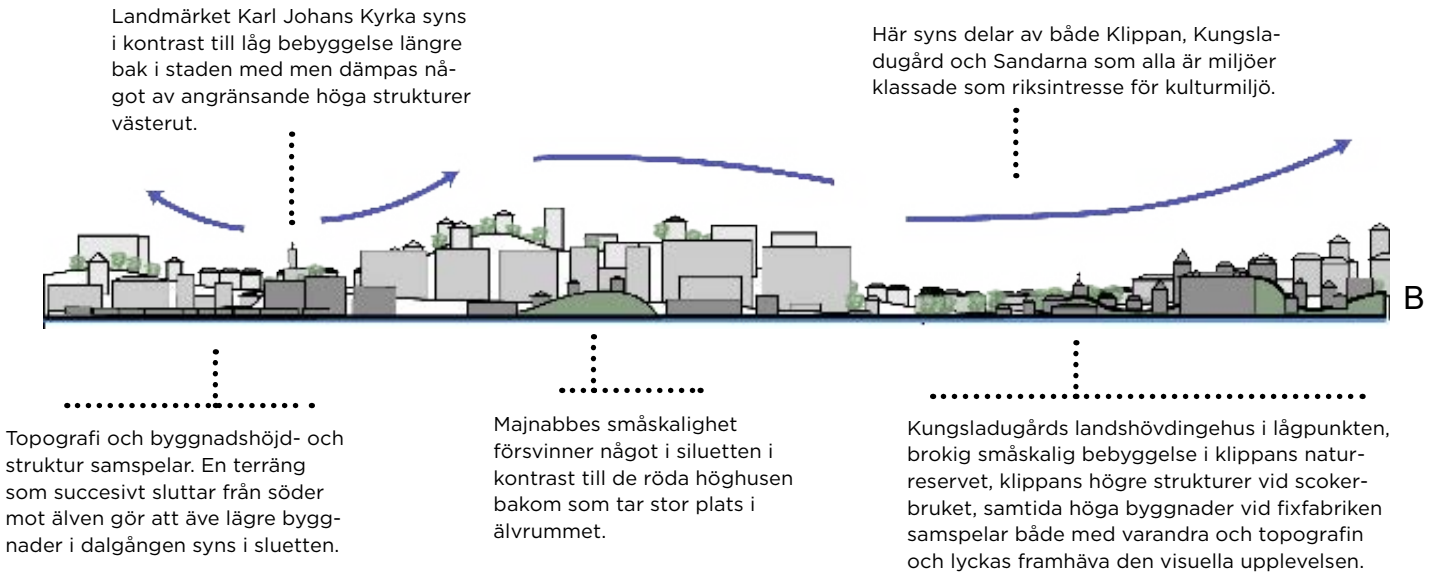
De göteborgska särdragen i stadsbilden utgör ett uttryck för riksintresset Göteborgs innerstad (O 2:1–5), som bland annat uttrycks genom stadssiluetten sedd från älven och från de omgivande bergshöjderna, med utblickar mot stadens omgivningar, samt en topografiskt och socialt betingad struktur av tydligt åtskilda stadsdelar. Från andra sidan älven är det möjligt att betrakta planområdet och dess närområde, läsa stadens djup och dess successiva utveckling. Större byggnader, strukturer och landskapselement utgör landmärken.

Planområdets flacka topografi och idag relativt glesa, och i många delar låga, bebyggelse innebär att större byggnader blir iögonfallande för ett mycket stort omland. Detta ökar kraven på välstuderad placering, utformning, skala och siktvinklar, ur ett vidare perspektiv. I stadens vägledning för riskintresseområde Göteborgs innerstad [O 2:1–5] finns rekommendationer som syftar till att stödja stadsutveckling och undvika negativ påverkan på De göteborgska särdragen/ stadskaraktären Göteborgska särdrag i stadsbilden.

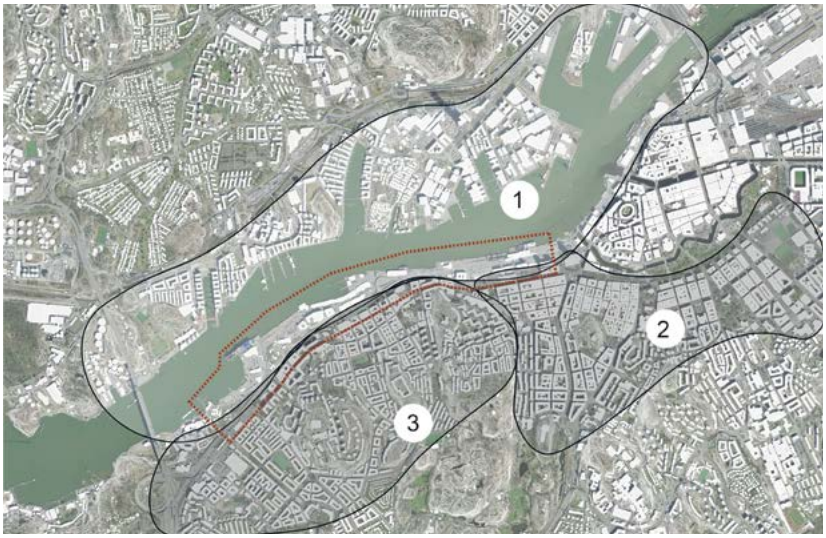
UR RIKSINTRESSE GÖTEBORGS INNERSTAD [O 2:1–5]

Göteborgska särdrag i stadsbilden /…/ Stadssiluetten från älven och bergshöjderna runt staden med utblickar mot stadens omgivningar. Den topografiskt och socialt betingade karaktären av många småstäder i storstaden, d. v. s. ett lapptäcke av tydligt åtskilda stadsdelar/.../

Längst ner på sidorna: Illustrativa sektioner från A Masthugget till B Klippan, visar hur bebyggelsen har följt och följer topografin. Ur studie av kulturmiljö- och landskapsanalys för Södra älvstranden 2025(Patrica Wichtel och Cecilia Ödén) .



Karaktärsområden inom och vid planområdet



Karaktärsområden: 1) Älvrummet 2) Stenstaden 3) Majorna och Västerut

Planområdet gränsar till tre av den centrala stadens övergripande karaktärsområden; Älvrummet, Stenstaden samt Majorna och västerut. De olika karaktärsområden hålls samman av topografi, landskapsbild och bebyggelsemönster. Karaktärsområdena har ofta drag som är specifika för en viss historisk tidsperiod, vilket syns genom bland annat genom planmönster, skala och arkitektur.

Älvrummet

Älvrummet utgörs av ett stort öppet vattenrum med vida vyer och möjlighet till en mängd utblickar. Älven omgärdas av en varierad topografi med korsande berg och dalgångar. Från norra älvstranden synliggör Södra älvstrandens stadssiluett för epoker av stadens framväxt, som är viktig bärare av identitet och kultur. Älvkanterna har en variation från hårdgjord kajkant till naturlig älvkant och däremellan färjelägen i betong till träskodd småbåtshamn.

Stenstaden

Stenstaden ingår till större delen i riksintresseområde Göteborgs innerstad O2:1–5. De topografiska förutsättningarna synliggör historiska utbyggnadsperioder. De rätvinkliga kvarteren, de raka gatorna med bredare avenyer och inslag av plantering och parker i den flacka terrängen speglar 1800-talets stadsplaneringsideal och innehåller stenstadsbebyggelse i enhetlig bebyggelseskala (3–6 vån) som uppvisar en bred palett av form och materialbearbetningar. Insprängda hamn- och industribyggnader påminner om områdets nära koppling till älven och stadens ekonomiska historia.

Majorna och västerut

Delar av Majorna, Kungsladugård och Sandarna utgör område av riksintresse för kulturmiljövården. Landskapet präglas av en kustnära topografi med bergsryggar och sänkor som strukturerar bebyggelsen från höjderna mot älven. I dalgångarna dominerar kvartersstad med landshövdingehus samt platser och parker med lång kontinuitet, medan höjderna rymmer mer varierad bebyggelse från stenstad till modernistiska bostadskomplex. Utmed älven finns flera uttryck för sjöfart och hamnstadens äldsta historia.

GESTALAD LIVSMILJÖ I ÖVERSIKTSPLANEN

Ta tillvara kulturmiljövärden genom att;

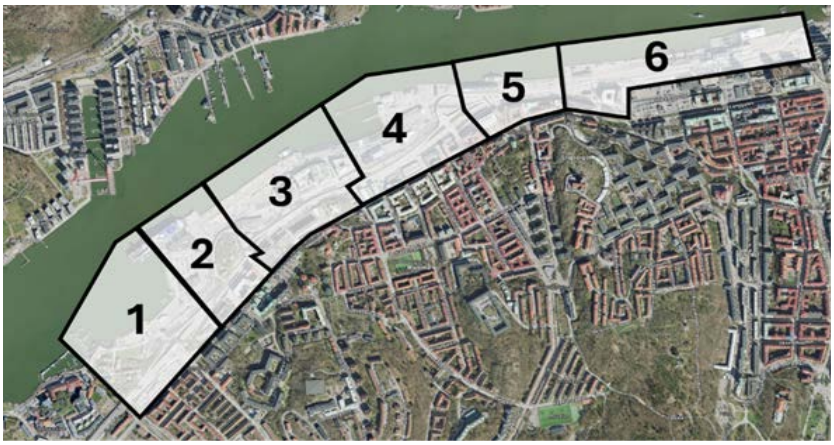
- Låt den växande staden utvecklas i samspel med kulturmiljövärden genom att bygga vidare på stadens karaktärer.
- Förtydliga och förstärk platsspecifika värden som Göteborgs historia och stadens unika karaktär i all stadsutveckling.

Ny arkitektur ska förhålla sig respektfullt till kulturhistorien, spegla vår nutid och stärka Göteborgs identitet för framtiden.

Tillämpa skydds- och varsamhetsbestämmelser samt rivningsförbud för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljöer i detaljplanering och bygglovgivning.

Kulturhistoriska förutsättningar i sex delområden

Området har delats in i sex delområden. Delområdena utgör tillsammans med de mer övergripande karaktärsområden en ovanligt rik mångfald åt den göteborgska stadsbilden.



1.Klippan

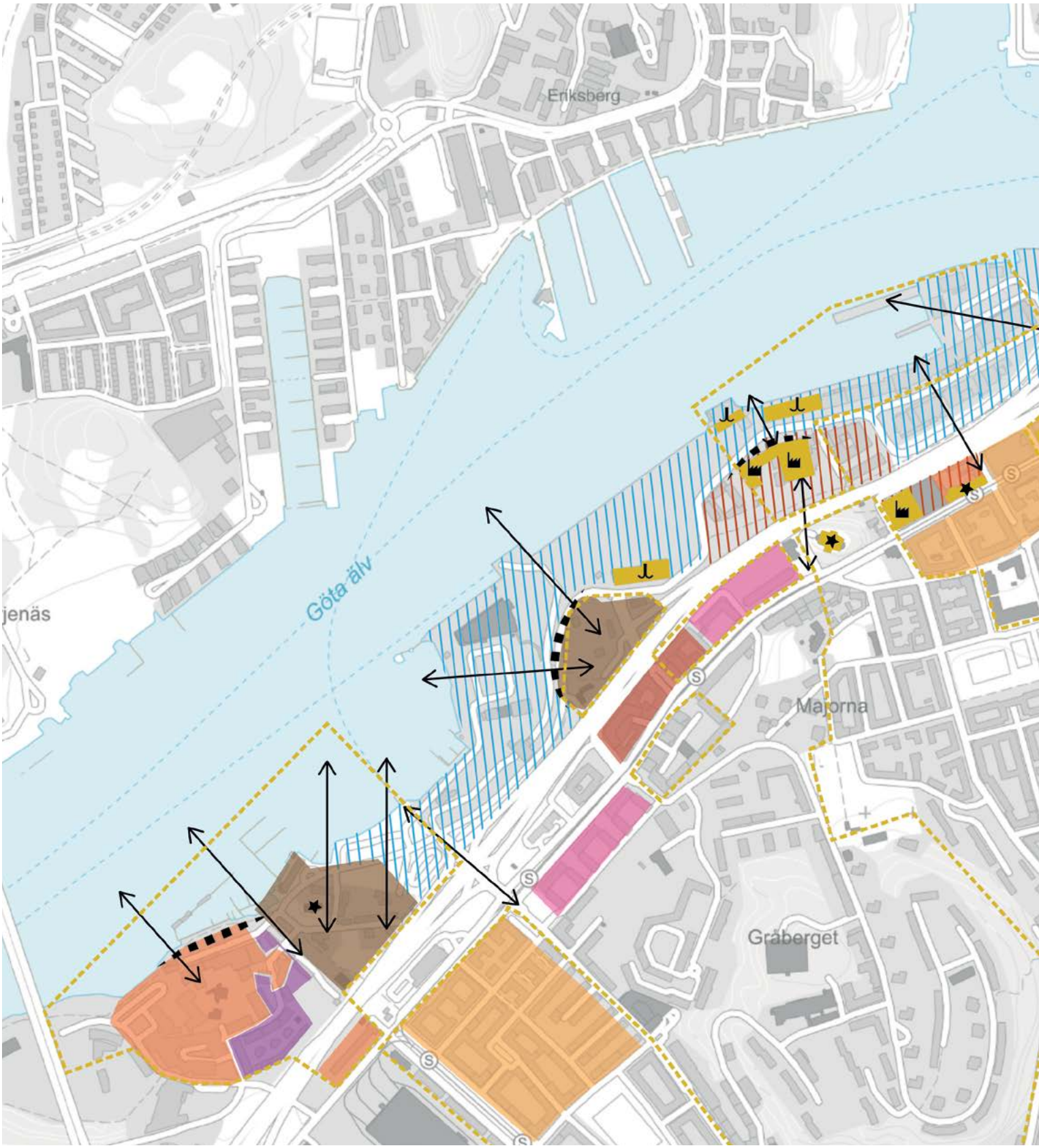
Delområdet utgörs av Klippans kulturreservat som präglas av småskalig bebyggelse placerad längs ett organiskt vägnät. Här finns Ostindiska Kompaniets byggnader från 1700-talet liksom Carnegie brukets småskaliga mönstersamhälle från 1800-talet. Mot öst finns en obebyggd yta som till stora delar upptas av trafik och parkering.

Delområdet ingår i riksintresse för kulturmiljövården och utgör en särskilt värdefull bebyggelsemiljö där byggnader, vägsträckningar och lämningar från olika tidsperioder samverkar i en sammanhängande miljö. I väster minner landskapet på södra sidan älven om en kusttopografi, Älvsborgs fästning på höjden är sedan 1800-talets slut kringbyggts av sockerbruksområdet större fabriksvolymer i rött tegel med blick mot älven. Mot öst ansluter resterna av Kungsladugården, vars ursprungliga funktion var att förse Älvsborgs slott med livsmedel.

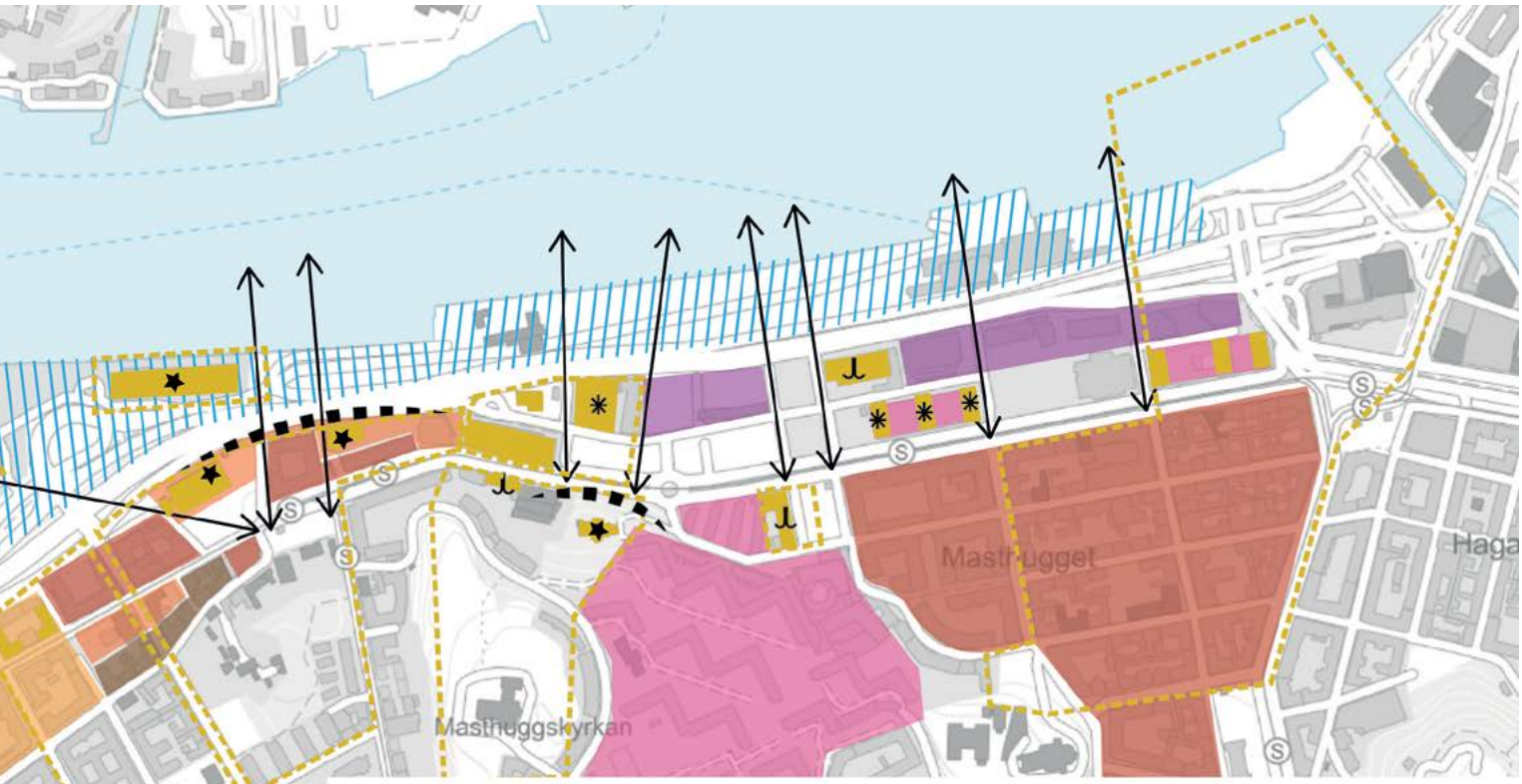
Den östra delen av Klippan präglas av en organiskt placerad, ålderdomlig och småskalig bebyggelse i 1–2 våningar från 1700–1800-tal som speglar hamn- och industristadens äldre historia. Ostindiska kompaniets ålderdomliga träbyggnader, tillsammans med strandpartiet med färjeläget och pålbryggorna, speglar en viktig epok i sjöfartens historiska utveckling och utgör tydliga exponenter för riksintresseuttrycket ”Sjöfarten och dess utveckling”. Kajområdet etablerades på 1730-talet, som en följd av att djupgående fartyg inte kunde ta sig in till stora hamnkanalen. Kajområdet gav upphov till ett helt samhälle kring hamnen, varav flera byggnader ännu är bevarade. Carnegieska brukets småskaliga mönstersamhälle med arbetarbostäder, kapell och skola är tydliga exponenter för riksintresseuttrycket ”Industrin och dess utveckling genom tiderna” och har stort social- och arkitekturhistoriskt värde genom att spegla 1800-talets filantropiska strävan att förbättra arbetarnas levnadsförhållanden.

Den nordöstra delen av delområdet, som idag utgör parkeringsytor mm, lämnar fri sikt mot älvrummet vilket är av betydelse för upplevelsen av riksintresset. Söder om delområdet ansluter den riksintressanta landshövdingehusbebyggelsen i Kungsladugård.

KARAKTÄRSKARTA ÖVER BEBYGGELSE OCH LANDSKAP



Karaktärskarta över bebyggelse och landskap som beskriver värdefulla utgångspunkter i befintlig miljö



Beskrivning av karaktärskarta

- Flackt hamn- och kajlandskap präglat av låg bebyggelse
- Verksamhetsområde med större anläggningar historisk med koppling till hamn och fiske
- Viktiga visuella/funktionella samband
- Viktiga fronter och höjder
- Symbolbyggnad, landmärke
- Byggnad kopplad till fiskenäring, sjöfart- och hamnverksamhet
- Byggnad kopplad till hamn, rederinäring
- Industribyggnad med koppling till hamnen/fisket
- Särskilt värdefull bebyggelsemiljö
- Särskilt värdefull byggnad
- Samtida moderna byggnader i olika uttryck
- Skivhus från olika tidsepokrar, mestadels 1960-tal
- Kvartersbebyggelse i sten och tegel, varierad ålder och uttryck
- Monumentala instutions och industribyggnader i tegel
- Landshövdingehus i enhetlig skala i 3 våningar
- Äldre och småskalig bebyggelse i låg skala

Karaktärskartan ska läsas tillsammans med karta för områden av riksintresse kulturmiljö och stadens bevarandeprogram

2. Tysklandsterminalen och Majnabbe

Tysklandsterminalen och Majnabbe utgör en del av Göteborgs långvariga hamnverksamhet och speglar platsens kontinuitet inom stadens sjöfart. Här möts olika landskapselement, bebyggelse och infrastruktur - ett flackt hamn- och kajlandskap, Oscarsleden, topografiska variationer med grönska samt en blandning av småskalig, fritt placerad bebyggelse och slutna kvarter i större skala.



Kustens hus och Taubehuset

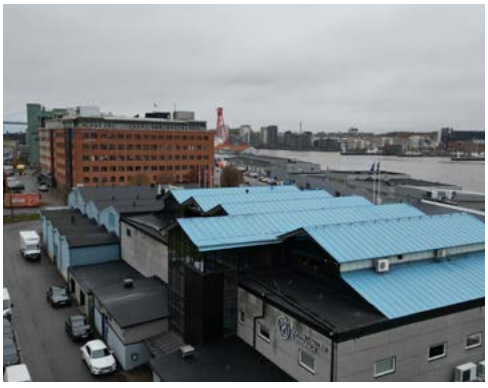
Majnabbe ligger på den högsta punkten norr om Oscarsleden och utgör en särskilt värdefull bebyggelsemiljö bestående av ålderdomlig trähusarkitektur från 1700- och 1800-talet med anknytning till stadens hamn- och varvsverksamhet. Byggnaderna från 1700-talet är några av Göteborgs mest välbevarade trähus från tiden. Bebyggelsens placering intill älvkanten vittnar om varvets betydelsefulla relation till älven. Bergshöjden utgör en värdefull front i stadssiluetten mot älven där den kontrasterar mot sin omgivning och upplevs som en grön ö i det hårda kala kajlandskapet.

Miljön kring Tysklandsterminalen utgörs av ett flackt hamn- och kajlandskap som präglas av gles, låg bebyggelse. Befintlig bebyggelse bedöms sakna kulturhistoriskt värden, men det låga och öppna landskapet förstärker platsens rumsliga koppling till älvrummet. Detta utgör en värdebärande egenskap i det sammanhörande rumsliga sambandet mellan Majnabbes bergshöjd, kajen och älven. Mot öst ansluter Kajskjul 46 från 1952, som utgör ett karaktärsskapande inslag med kulturhistoriskt värde genom sin funktion som hamnexpedition och en av få bevarade industribyggnader längs Södra älvstranden. Den ursprungliga funktionen syns tydligt i fasadens logotyp, lastkajen och byggnadens orientering mot älven.

Söder om Oscarsleden ansluter kvartersbebyggelse i 5–6 våningar från olika epoker. Leden utgör en barriär mellan den bakomliggande staden och gör att områdena framstår med tydligt egna identiteter.

3. Västra delen av Fiskhamnen

I delområdet möts olika bebyggelsekaraktärer och infrastruktur - ett flackt hamn- och kajlandskap, ett mer högrest verksamhetsområde, Oscarsleden, Karl Johanskyrkan och söder ut stadsdelen Majorna med sin landshövdingehusbebyggelse.



Kontorshus och Fiskhamnens verksamheter

Fiskhamnen anlades 1910 för att bli ett centrum för västkustfiske. Den ersatte Fiskhamnen i Rosenlund. Runt hamnen växte många verksamheter och funktioner fram som utgick från fiskhamnens verksamhet. Det var magasinsbyggnader, konservindustri, fryshus och ren service till tillresta fiskare såsom serveringslokaler och butiker.

Fiskhamnen är utpekad som särskilt värdefull i stadens bevarandeprogram och har en över hundraårig kontinuitet som betydande fisksaluplats. Området präglas av verksamheterna och deras behov. Bebyggelsen närmast älvrummet är funktionell och består av låga byggnader i ett eller två plan som sträcker sig

längs kajen. Av den ursprungliga fiskhamnen finns flera historiska spår bevarade, så som en gammal träkaj, Fiskets hus (med rötter i tidigt 1800-tal, kraftigt ombyggt) och ett av träskjulen från 1920-talet. Närmre leden ökar höjdskalan i ett verksamhetsområde med bland annat före detta Konservfabriken från 1928 och före detta Fryshuset från 1919 (ombyggt 1949 i funkisstil). Samtliga av ovan nämnda byggnader har en tydlig koppling till älven och Fiskhamnen, besitter ett kulturhistoriskt värde och är starkt karaktärsskapande. De högre byggnaderna skapar dessutom ett viktigt blickfång från älven. På den motsatta sidan Oscarsleden ansluter Karl Johanskyrkan vars torn utgör ett viktigt blickfång från älven. Väster om kyrkan utgörs bebyggelsen dels av ett antal skivhus i 8 våningar liksom kvarterbebyggelse i 5–6 våningar från olika tider. Söder ut ansluter riksintresset Majorna med sin landshövdingehusbebyggelse.

4. Östra delen av Fiskhamnen och Karl Johansgatan

I delområdet möts olika stadsbyggnadshistoriska lager av hamn- och sjöfartsstaden. Här möter fiskhamnen, genom struktur och orientering, den regelbundna rutnätsplanen som speglar Majornas inkorporering i Göteborg 1868, som i sin tur möter områdets äldre vägstruktur från 1700-talet vid Allmänna vägens början.

Fiskhamnen är utpekad som särskilt värdefull i stadens bevarandeprogram och har en över hundraårig kontinuitet som fisksaluplats. Placeringen vid älvkanten ger området en stark visuell koppling till hamnlandskapet. Miljön präglas av verksamheterna och deras behov. Bebyggelsen närmast älvrummet är funktionell och består av låga byggnader i ett eller två plan, många med plåtfasader. Av den ursprungliga fiskhamnen från 1910-talet återstår en träkaj. Byggnadernas ålder varierar och merparten är sannolikt sentida. Miljöns värde ligger främst i den övergripande karaktären med låg, pragmatiskt utformad bebyggelse som gör det möjligt att läsa området som en del av fiskhamnen. Kunskapen om den befintliga bebyggelsen är dock begränsad.

Söder om leden ingår Majorna i riksintresse för kulturmiljövården. I väst ansluter verksamhetsbebyggelse, däribland före detta Kronans Bryggeri från år 1891 samt en industribyggnad i funkisstil. Bebyggelsen har historisk koppling till hamnen och älven och ett högt kulturhistoriskt värde. Bryggeriet utgör ett karaktärsskapande inslag sett från Karl Johansgatan, Fiskhamnsgatan och älvrummet. Mot öst ansluter kvartersbebyggelse av varierad ålder med stor arkitektonisk variation. Bebyggelsen inkluderar stenstadshus från sekelskiftet 1900, 1930- och 40-talets tegelbebyggelse, bostadskvarter från 1900-talets senare hälft och äldre landshövdingehus. Höjdskalan varierar mellan 3 – 6 våningar. Här finns även institutionsbyggnader från 1800-talet insprängda i kvartersstrukturen, liksom Sjöfartsmuseet öster om delområdet som intar en särställning i stadsbilden. Delar av miljön är utpekad som en särskilt värdefull och inbegriper flera byggnader med högt kulturhistoriskt värde. Ytterligare söder ut ansluter Gråbergets bebyggelse på sin grönskande höjd, vilken är synlig i vyn från älven.

5. Stigbergskajen

Området rymmer flera byggnader och miljöer med höga kulturhistoriska värden och en stark koppling till stadens sjöfartshistoria. På den flacka kajen står Amerikaskjulet, som under 1900-talet fungerade som terminal för Svenska Amerika Linjen och som vittnar om Göteborgs historiska kontakt med USA och stadens roll som internationell hamn- och emigrantstad. Kajmiljön utgör en betydande del av älvstrandens historiska hamn- och kajlandskap och har en tydlig visuell kontakt med älven.

Söder om leden ansluter Stigbergstorget på sin höjd där den branta bergsväggen, Sjöfartsmuseet med sitt torn och Sjömanskyrkan bildar en viktig front mot älvrummet. Från håll kan även den bakomliggande staden uppfattas i flera lager, där bebyggelsen successivt reser sig upp längs Stigberget och höjden accentueras av Masthuggskyrkan.



Gamla varvsparken och Sjöfartsmuseet

Bebyggelsemiljön kring Stigbergstorget är mångfacetterad och präglas av arkitektur från flera olika tidsperioder, med variation i skala och material. Här finns både slutna kvarter i gult tegel, monumentala institutionsbyggnader och trähusbebyggelse med stark anknytning till lokala byggnadstraditioner. Inom delområdet finns flera byggnader och bebyggelsemiljöer som speglar sjöfarts-, varvs- och hamnstadens historiska utveckling från 1700-talet och framåt. Gathenhielmska huset och den ålderdomliga bebyggelsen längs Pölgatan speglar den äldre berättelsen. Gamla Varvsparken framför Sjöfartsmuseet markerar den historiska platsen för Gamla varvet. Sedan det monumentala Sjöfartsmuseet uppförts i gult tegel i parkens nedre del utgör park och museum en tydlig koppling till Göteborgs historia som varvs- och sjöfartsstad. Till denna berättelse bidrar även sjömanskyrkan.

I miljön finns även tidstypiska och uttrycksfulla byggnader som Oceanografiska institutet och biograferna Kaparen och Fyren som utgör viktiga uttryck för den funktionalistiska och modernistiska arkitekturen i Göteborg.

6. Masthuggskajen

Inom och i anslutning till Masthuggskajen finns flera lager av berättelser representerade och här möts flera kulturmiljöer som omfattas av bevarandeprogrammet. Här finns även enstaka byggnader som förlorat sitt sammanhang och som nu tillmätts ett kulturhistoriskt värde som några av de sista kvarvarande representanterna för hamnstaden Göteborg. Den östra delen ingår i riksintresse för kulturmiljövården

Masthuggskajen med bevarade spår av hamnbana besitter ett kulturhistoriskt värde och är av betydelse för förståelsen för hamnens utveckling under 1900-talets början genom att spegla hur kanalernas ursprungliga innerhamnar ersattes av älvstrandens djuphamn. Det öppna och flacka landskapet ger en visuell koppling mellan älven och hamnen. Mot älven ligger förhållandevis låg bebyggelse, vilket låter bergssilhuetten vara synlig och de inre stadsdelarna blir exponerade mot älven.

I anslutning till delområdet finns flera värdefulla bebyggelsemiljöer och särskilt värdefulla byggnader – varav flera har en tydlig koppling till älven och hamnen. Kring Barlastgatan noteras före detta Wettergrens kappfabrik (1897), en före detta pumpstation (1911) och det påkostade Amerikahuset (1919) som minner om rederinäringens roll i Göteborg. Vid Stigbergsliden återfinns några av de sista bevarade delarna av det ”gamla Stigberget” som var en stadsdel för sjöfolk och arbetare. Här speglar före detta ”Sjömanshuset” samt S:t Johannes kyrka om den nära kontakten med hamnlivet. Vid Masthuggstorget utgör även Sjömanshemmet (1942) ett intressant exempel på tidens sociala ambitioner. På Masthamnsgatan bidrar Fryshyset från 1943 med sin karaktär av lagerbyggnad tydligt till hamnprägeln. Söder om detta utgör Elof Hanssons kontorshus (1940–1950) ett representativt exempel på folkhemmets funktionella byggande och speglar den framgångsrika speditionsbranschen. Söder om Första Långgatan ansluter en värdefull bebyggelsemiljö med stenstadshus från sekelskiftet där flera enskilda byggnader är särskilt värdefulla. Även rekordårens Masthuggsterrassen med terränganpassade skivhus som följer topografin upp längs Masthuggsbergets sluttning utgör en särskilt värdefull bebyggelsemiljö som utgör ett karakteristiskt inslag i vyn från älven.

Den senaste tidens utveckling vid Masthuggskajen kännetecknas av högre byggnader med individuell utformning som medfört en ny och högre höjdskala i stadsbilden liksom en karaktär som i vissa fall kontrasterar mot omgivningen.



Vybild mot Masthuggstorget och Masthuggsterassen

1.2 BOSTÄDER OCH VARDAGSLIV

I samtliga områden är flerbostadshus den vanligaste hustypen. I Kungsladugård, Majorna och Stigberget är den vanligaste upplåtelseformen hyresrätt medan det i Masthugget och Olivedal är bostadsrätt. Inkomstnivån skiljer sig också mellan områdena där Olivedal och Masthugget ligger betydligt högre än Majorna, Stigberget och Kungsladugård. Andelen personer med eftergymnasial utbildning är högst i Olivedal, Masthugget och Stigberget. Utbildningsnivå korrelerar därmed inte med höga inkomster i alla områden. Majorna-Linné har starka kulturvärden som är tongivande för hela Göteborg. Många människor som bor, verkar och vistas här känner starkt för sin stadsdel och sitt lokala sammanhang. Det finns ett stort engagemang i området som är en tillgång att ta vara på. Här finns idag ett småskaligt förenings-, kultur- och näringsliv i området, som har ett beroende till rimliga hyresnivåer. Den äldre bebyggelsen möjliggör en blandning av hyresnivåer och lokalutbud, vilket möjliggör en variation av verksamheter. Ungdomar har lyft behovet av fler verksamheter där det går att mötas på inomhus utan krav på konsumtion.

Förskola och skola

Inom området finns inga förskolor eller skolor. Generellt finns det utmaningar i stadsdelen att hitta tillräckligt stora ytor för tillräckligt stora enheter för förskola och grundskola med tillhörande friytor. Detta gäller både inom området



Närhet till förskolor (i meter enligt teckenförklaringen till höger)



Närhet till grundskolor (i meter enligt teckenförklaringen)

och i dess närområde. Luft och buller är en begränsande faktor, vilket gör det utmanande att hitta lämpliga lägen inom området. Enlighet med Göteborgs Stads riktlinje för styrande nyckeltal samt inriktning för samnyttjan och samlokalisering avseende kommunala verksamhetslokaler ska samlokalisering av kommunala verksamheter och samnyttjan av utemiljöer alltid övervägas och möjligheten beaktas i alla delar av stadsutvecklingen. Platsens förutsättningar och verksamheternas förutsättningar påverkar möjligheten till samnyttjan av utemiljöer. Det finns möjlighet att minska friytan om det går att åstadkomma kompensatoriska åtgärder, exempelvis om skola/förskola ligger i direkt anslutning till park. Större enheter ger minskad markanvändning och bättre förutsättningar för verksamheten.

I närområdet är de närmaste grundskolorna är Oskar Fredriksskolan (F-6), Karl Johansskolan (F-6), Sandarnaskolan (F-6), Kungsladugårdsskolan (F-6) och Sannaskolan (7–9). Ett flertal förskolor finns inom 100 - 300 meter från planområdet. I dagsläget finns utöver de behov av förskole- och skolplatser som bostäder genererar, ett behov av anpassad grundskola. Med fördel samlokaliseras det med grundskoleenheter.

Mötesplatser för barn och unga

På Djurgårdsgatan ligger Stenhusets fritidsgård som är en viktig mötesplats för barn och unga. Ett lek- och aktivitetsstråk är planerat på Masthamnsgatan. Idag finns inga mötesplatser norr om Oscarsleden. Unga upplever att de trängs bort från exempelvis långgatorna av mer köpstarka grupper. Denna utveckling kommer successivt att förflyttas öster ut med den gentrifiering som pågår i området. Generellt saknas mötesplatser för barn norr om Oscarsleden och det finns ett stort behov av platser och aktiviteter för barn i stadsdelen.

Idrottshallar och ytor för idrott

Det är generellt ett högt nyttjande av de idrottshallar och ytor för bland annat fotboll som finns i centrala staden. Slottsskogshallen, Jaegerdorffshallen och Masthuggshallen kommer bidra med tillkommande kapacitet i närområdet. I nuläget finns behov av en ny simhall inom stadsdelen Majorna-Linné.

Äldre, vård och omsorg

Det finns ett generellt behov av nya vård- och omsorgsboenden inom centrum, vilket även omfattar Södra älvstranden. Bostäder behöver planeras för att möjliggöra för framtida behov av nära vård i hemmet.

Sociala verksamheter

Inom området finns flera sociala verksamheter, både kommunala och ideellt drivna verksamheter. Columbus hjälper arbetslösa unga vuxna med psykisk ohälsa vidare till arbete eller studier. I Stigberget finns uppsökarenheten som ger akut hjälp och stöd samt erbjuder övernattningsplatser till personer som lever i hemlöshet. Vidare finns ett socialt boende i form av Kvinnoverksamheten/Familjeboendet som är ett långsiktigt och kortsiktigt lägenhetsboende för kvinnor från 21 år och barnfamiljer med psykosociala problem. Stigbergstorget och verksamheterna runt omkring fungerar som en mötesplats för människor från hela staden.

Kulturverksamheter

Sträckan Röda sten-Järnvågen med omnejd är det kulturtätaste området i Göteborg. Här finns både kulturinstitutioner som Sjöfartsmuseet, bibliotek och även annan typ av konst-, musik- och kulturverksamhet. Vid Chapmans torg finns både stadsdelsbibliotek och flera teatrar. Sträckan Klippan-Järntorget benämns som ett teaterstråk. Det finns en stor potential i en bättre koppling mellan Chapmans torg och Majnabbe. Vid Majnabbe finns Galleri Majnabbe, Taubehuset och Kustens hus. Kulturhistoriska miljöer, kreativa verksamheter och mötesplatser är idag betydelsefulla delar av områdets identitet.

Området runt bland annat Röda Sten, KKV och Sockerbruket är en av de viktigaste kulturnoderna i Göteborg med stor tyngd inom bildkonst och konsthantverk. I Kungsladugård finns många verksamma konsthantverkare, med mycket lokaler i bottenplan, som är en viktig del av identiteten i stadsdelen. För kulturlivet finns en stor potential i en mer attraktiv koppling mellan Röda Sten och Kungsladugård. Vid Stigbergstorget finns en mängd olika typer av kulturverksamheter och scener, så som Kulturhuset Oceanen, Gathenhielmska Huset och Sjömanskyrkan. I Stigbergsliden har många frilansande kultur- och konstutövare sina kontor och ateljéer.

I området finns också flera så kallade ”kulturella ankare”. Musikens hus till exempel utgör ett ankare inom musikfältet som via sina resurser skapar spridning i ett kringland. Andra sådana exempel på ankare är Lagerhuset för litteraturen och KKV vid Klippan för konsten. Till exempel kan dessa ge förutsättningar för publik verksamhet, som är en viktig del av kedjan i kulturlivet.



Kajskjul 46 är en byggnad inom området som inrymmer kulturverksamheter

1.3 ALLMÄNNA PLATSER

Torg och gatumiljöer

Generellt upplevs gatumiljöerna söder om Oscarsleden som urbana, livliga och stökiga. Det finns lite utrymme för gående och cyklister, som konkurrerar om ytan tillsammans med fordonstrafik och uteserveringar. Målpunkter för flödena av människor är bland annat hållplatslägen för kollektivtrafik, livsmedelsbutiker, caféer, barer och restauranger. Karl Johansgatan är en bredare gata med spårväg och en hög andel lokaler i bottenvåningarna. Vid Stigbergstorget övergår gatan till Stigbergsliden, som knyter samman Stigbergstorget med Järntorget och är en viktig koppling mellan innerstaden och Majorna.

Stigbergstorget är en plats som är starkt präglad av trafikrörelser och själva torgytan kringgärdas av en parkeringsplats i väster och körbanor i norr och öst. Torget består av tre delar med olika karaktär. Den östra delen har gräsytor och uppvuxna träd. Mellersta delen är en gatu- och kullerstensbeklädd yta med parkbänkar, blomsterarrangemang och en staty. Västra delen är parkering och sedan sommaren 2023 ett sommartorg med allmänna sittplatser och gatukonst. På torget ligger även två mindre kiosker med matservering.

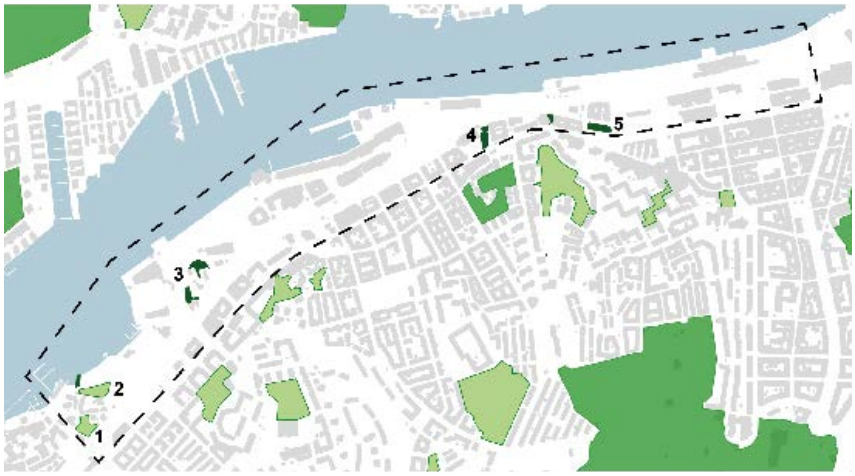
Masthuggstorget är ett stenlagt torg med planteringar, sittbänkar och ett flertal träd som avgränsas av Första Långgatan i norr och Andra Långgatan i söder. Vid torget ligger bland annat ett antal krogar, en livsmedelsbutik, några butiker, gym och på torgytan en mindre kiosk.

Inom planområdet mellan Klippan och Järnvågen finns i dag inga torg, men ett flertal torg ansluter till Karl Johansgatan. Jaegerdorffsplatsen avgränsas av Karl Johansgatan i nordväst samt av Gröna gatan och Kustroddaregatan i sydost. På torget finns vårdcentral, tandläkare, ett flertal restauranger, några butiker och en kiosk. Torgytan består av delvis planterade gräsytor, ett antal större träd samt parkering. Chapmans torg är ett helt stenlagt torg, avskärmat från trafik omgivet av en blandning av bostadshus och affärer. Vid torget ligger bland annat Majornas bibliotek, teaterverksamheter, Majornakyrkan, restauranger och en livsmedelsaffär.

Parker och natur

Planområdet har en nästintill obefintlig grönstruktur, med undantag från Klippan och Majnabbeberget. Parkerna vid Klippan har begränsade vistelsevärden och är i behov av utveckling. Endast delar av berget är tillgängligt för allmänheten. Brant topografi och kraftig bullerpåverkan från Oscarsleden begränsar platsens möjlighet att erbjuda vistelse och rekreation.

Gröna impedimentsytor och sammanhängande trädmiljöer i de västra delarna av Oscarsledens trafikområde bidrar med vissa ekosystemtjänster inom området. De har dels en buller- och värmedämpande funktion, dels bidrar de med en viss vattenreglerande funktion, inom trafikmiljön. Sammantaget har dock grönstrukturen inom områdets begränsade med ekologiska och sociala värden.



Befintliga bostadsnära parker och offentliga friytor inom området samt bostadsnära parker (ljusgröna) och stads- och stadsdelsparker (mellangröna) i befintliga staden. Siffror hänvisar till parkerna i löptextet.

Befintliga parker och annan grön offentlig friyta inom Södra älvstranden:

1. *Stobées trädgård* – En park med kulturhistorisk prägel samt flera äldre träd och fruktträd. Närhet till Oscarsleden skapar en betydande bullerproblematik. Parken har förutsättningar att fungera som en bostadsnära park, men behöver utvecklas med fler vistelsekvaliteter såsom platser för möten och vila. Parken berörs av pågående detaljplanearbete.

2. *Park vid Adolf Edelsvärds gata* – En öppen gräsyta med ett konstverk och enstaka stora träd. Parken har förutsättningar att fungera som bostadsnära park, men behöver utvecklas med fler vistelsekvaliteter för att erbjuda möjligheter för bland annat möten och vila. Området omfattas av pågående detaljplanearbete.



Majnabbeberget.

3. *Majnabbeberget* – den västra delen ger möjligheter till utblickar över Göta älv, medan den norra delen utgörs av tät vegetation och erbjuder mycket få möjligheter för vistelse. Det finns potential att utveckla den västra delen av Majnabbeberget till en bostadsnära park. Här finns plana ytor, vilka har bäst förutsättningar att fungera som vistelseytor. Hur framtida bebyggelse ansluter till parken och huruvida Oscarsleden omvandlas eller ej, påverkar parkens möjligheter att erbjuda kvaliteter.

4. *Gamla Varvsparken vid Stigbergstorget* – ansluter till parkmiljön framför Sjöfartsmuseet. Parken är belägen på kvartersmark men fungerar trots detta som en offentlig mötesplats och erbjuder möjligheter för bland annat vila och möten.

5. *Isaac Béens plats* – nedanför Stigbergsliden och Sankt Johanneskyrkan. Det finns potential att utveckla ytan med fler vistelsekvaliteter, som en förlängning av det planerade vistelsestråket längs Masthamsgatan. Parken är dock för liten för att kunna utvecklas till en bostadsnära park.

Med undantag från Klippanområdet har hela Södra älvstranden bristande tillgång till bostadsnära park inom 300 meters gångavstånd. När det gäller tillgång till stadsdelspark är det framförallt de västra delarna av området som har längre avstånd än 1000 meter till en stadsdelspark. Även om de centrala delarna når en stadsdelspark (Söderlingska parken), är det tveksamt om stadsdelsparken att kunna bära ett ökat besökstryck från tillkommande invånare i Södra älvstranden. Detta eftersom Söderlingska parken är begränsad till ytan och har ett högt slitage på grund av många besökare. Vid Masthuggskajen planeras det för två nya parker, vilket mildrar bristen på park i den östra delen av området.

I angränsande stadsdelar utgörs den offentliga friytan till stor del av områden med kraftig topografi, vilket innebär att de har begränsade möjligheter att erbjuda vistelse och rekreation. En förutsättning för att utveckla Södra älvstranden till blandstad är därför att tillskapa nya parker och andra offentliga friytor, då grönstrukturen i den befintliga staden inte kan täcka behovet.

Lekplatser

Ett flertal lekplatser ligger cirka 100 meter söder om Karl Johansgatan. Ett lek- och aktivitetsstråk är planerat på Masthamnsgatan.

Vid en omvandling av området till blandstad finns det behov av att tillskapa allmänna lekplatser och andra mötesplatser för barn och unga i området. Begränsande faktorer som luftkvalitet och bullerpåverkan från Oscarsleden inom området, kommer att göra det utmanande att hitta lämpliga platser. Forskning har visat att utveckling av lungkapaciteten hos barn påverkas negativt om de utsätts för luftföroreningar under uppväxtåren.



Befintliga områdeslekplatser (svarta punkter) och stadsdelslekplatser (svarta trianglar) i området.

Majnabbe – potential för platsbyggnad i samband med terminalflytt

Förutsättningar för platsbyggnad

Platsbyggnad är en stadsutvecklingsmetod för utveckling av platser i tidiga skeden av planeringen. Metoden innebär att stegvis utveckla en plats tillsammans med allmänheten samt att testa olika funktioner genom prototyper i skala 1:1. Utgångspunkten är att undersöka de planer, funktioner och rumsligheter som planeringsprocessen identifierar. Metoden kan användas både för att utveckla en plats både på lång sikt och för att på kort tid göra direkta förändringar. Syftet med platsbyggnad är dels att skapa demokratiska värden och stadslivsvärden redan i ett tidigt skede av en plats utveckling, dels att skapa framtida sociala, ekologiska och ekonomiska värden. Exempel på platsbyggnad Jubileumsparken i Frihamnen, där processen med deltagande från allmänheten i både planering och byggnation, har lett fram till den permanenta struktur som finns på platsen idag.

Utvecklingen av Södra älvstranden mellan Klippan och Järnvågen, bedöms pågå under en mycket lång tid. Genom platsbyggnad kan området hållas levande under den långa tid då utveckling pågår. På så vis tillgängliggörs området för göteborgare och besökare genom att attraktiva livsmiljöer och målpunkter skapas inom området, under den långa tid som sträcker sig mellan att planering pågår och ”färdig” utbyggd stad, står klar. Inom Södra älvstranden är Majnabbe identifierad att ha stor potential för platsbyggnad, i samband med en flytt av Tysklandsterminalen. När staden får rådighet över ytor kan platsbyggnad fysiskt påbörjas och pågå under planering och genomförande.

I Majnabbe och dess nära omgivningar finns många kulturella verksamheter, då området har goda förutsättningar med sina relativt låga hyror, är klassificerat som verksamhetsområde och samtidigt är tillgängligt via kollektivtrafik. Vid en omvandling av området finns en potential i att tillvarata, värna och utveckla dessa värden tillsammans med den nya bebyggelsen. På så vis kan platsens identitet och kulturvärden. Genom en aktiv insats från Göteborgs stad, finns potential i att tillgängliggöra älvrummet redan i ett tidigt skede, framförallt i kopplingen mellan bostadsområdet runt Chapmans torg och Göta älv. Nuvarande kopplingar över Oscarsleden och gång- och cykelbanan som löper längs med älven har möjlighet att utgöra ett starkare älvstråk, som kopplar både in mot den centrala staden, över älven och västerut mot havet.

Att börja med att utveckla den allmänna platsen i området, i nära kontakt med befintliga kulturella verksamheter, kan ge djupare förståelse över vilka verksamheter på platsen som samspelar väl med varandra och vilka som behöver separeras. Verksamhetsområdet i Majnabbe/Fiskhamnen är idag en tillåtande miljö där företagsområdet är som mest aktivt under dagen och de kulturella verksamheterna skapar aktivitet under kvällarna.



Illustration över identifierad potential för platsbyggnad vid Majnabbe

1.4 VERKSAMHETER

Inom området ligger idag ett industriområde, Majnabbe – Fiskhamnen, som inkluderar fiskhamnen i norr, Tysklandsterminalen i söder och verksamheter däremellan. Mest koncentration av verksamheter finns i och runt Fiskhamnen.

Inom Majnabbe - Fiskhamnen finns 195 arbetsställen med 2 300 anställda år 2021. Flest arbetsställen finns i storleksklassen 0–9 anställda (72%). Dominerande branschsektor är kontor med 43% av de anställda. Partihandel, produktion och transport och logistik är också stora branscher i området. Totalt fastighetsyta i området är 228 011 kvadratmeter, varav 19% är bebyggt. Den största fastighetsägaren är Göteborgs Hamn AB med 81 143 kvadratmeter.

I övriga delar av området dominerar branschsektorn kontor och Miljöförvaltningen, Göteborgs stad är en av de större arbetsplatserna. Vidare utvecklas Masthuggskajen med ytterligare kontorsbyggnader mellan Oscarsleden och Första Långgatan i ett läge nära kollektivtrafik som är bättre. Inom Fiskhamnsområdet är stora delar av den kommunala marken upplåten med tomträtter för verksamhetsändamål. Fiskhamnen har legat på denna plats i staden sedan lång tid tillbaka och utgör en levande verksamhet med bland annat fisk- och skaldjursauktion. Utöver kontors- och verksamhetslokaler finns även innehåll av service såsom närhälsan och restauranger inom området.



Fiskhamnens industri- och hamnområde

1.5 MOBILITET OCH INFRASTRUKTUR

Övergripande vägnät

Planområdet präglas idag av Oscarsleden som är en del i riksintresset för kommunikation som leder vidare till kontinenten via Danmarks- och Tysklandsterminalerna. Oscarsleden är helt planskild och ansluter till kajområdet via de storskaliga moten vid Jaegerdorffsplatsen och Fiskhamnsmotet som också ansluter till det sammanhängande huvudgatunätet söder om leden. Parallellt med Oscarsleden ligger i öster Första Långgatan som i mitten övergår i Karl Johansgatan som har stor betydelse som sammankopplande stråk, utöver det inre parallella stråket inom kajområdet, Fiskhamnsgatan/Emigrantvägen. Även Allmänna vägen har motsvarande sammankopplande betydelse.

Det är framför allt gator och vägar i längsgående riktning som är strukturerande. Oscarsleden, Karl Johansgatan, Första Långgatan, Emigrantvägen samt Fiskhamnsgatan är de vägar som sträcker sig i öst-västlig riktning. Utöver dessa finns det ett flertal lokalgator i motsatt riktning, där Slottsskogsgatan, Kustgatan, Såggatan och Djurgårdsgatan är de större tvärgående lokalgatorna som också går över eller ansluter till Oscarsleden. Även Taubegatan ansluter delvis.

En inriktning mot en mer integrerad gata med fler korsningar i markplan ger behov av att särskilt i fortsatt arbete fokusera på områdena runt de planskilda trafikplatser som finns längs Oscarsleden. Utifrån landskapets förutsättningar och befintlig stadsstruktur har Kustmotet konstaterats fortsatt hanteras planskilt.

För att möjliggöra en korsning i plan mellan nuvarande Oscarsleden och Djurgårdsgatan så måste Oscarsleden förskjutas norrut för att hantera höjder och lutningar i området. Utifrån Göteborgs stads mål om hållbart resande och konkurrensen om ytan bör fortsatt planering utgå från och verka för att ingen ytterligare biltrafik ska belasta Oscarsleden och dess närområde, samt att tillkommande resor i området sker till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. För att

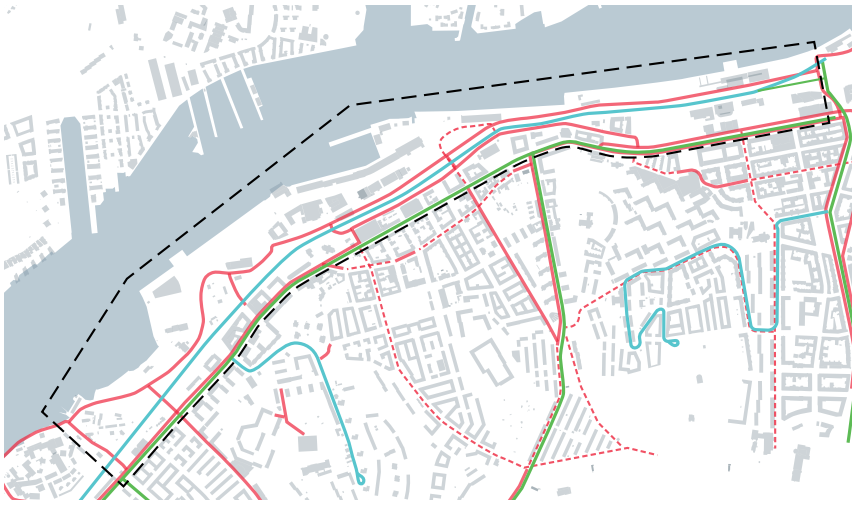


Illustration av övergripande vägnät inom och närmast planområdet, med befintliga gång- och cykelkopplingar över leden markerade med gula pilar.

kunna omvandla industrimark till blandstad krävs även att bullret från Oscarsleden minskar. Sänkta hastigheter minskar bullerstörningar, vilket möjliggör för en mer flexibel markanvändning i anslutning till leden samt bidrar till möjligheten att skapa fler korsningar i plan, så att det blir en gata folk vill och kan röra sig längs och tvärs. Genom en mer integrerad gata bibehålls möjligheter om en utveckling i etapper över tid.

Gång och cykel

Cykelbanor finns längs norra sidan av Oscarsleden mellan Järnvågen och Majnabbegatan. Cykelbanor finns även längs Karl Johansgatans södra del, Första Långgatan och Allmänna vägen. Söderifrån når man planområdet på cykelbanor via Slottsskogsgatan, Djurgårdsgatan, Bangatan, Fjärde Långgatan och Linnégatan. Uppströms området pågår planering för en gång-och cykelbro mellan Stora Bommen och Lindholmen. Gångmöjligheter finns parallellt med cykelbanorna i området utanför Oscarsleden men bedöms inte användas för att ta sig genom området utan för att komma till de lokala målpunkter som finns. Pendlingscykelstråket längs leden är av stor vikt och behöver värnas och utvecklas. På Emigrantvägen vid Järnvågen passerar en genomsnittlig vardag 2 000 cyklister, vilket stiger till 2 500 cyklister per vardagsdygn under sommarhalvåret. SKA/BKA visar att cykelnätet inte upplevs sammanvävt utan rörigt och svårt att orientera sig i. Det upplevs som svårt att ta sig fram med olika typer av cyklar och dessutom är det svårt och otryggt att passera över cykelbanor ur ett gångperspektiv



Cykelbana, kollektivtrafiklinjer och kollektivtrafikhållplatser inom och i anslutning till området. Cykel=rött, spårvagn=grönt och buss=ljusblått

Kollektivtrafik

Planområdet kollektivtrafikförsörjs idag framförallt genom spårvagnstrafik. Tillgängligheten till befintliga spårvagnshållplatser är relativt god. Om det blir enklare än idag att passera leden kan området närmast älven få god tillgänglighet till kollektivtrafik. Spårvägen längs Karl Johansgatan förväntas på sikt bli så belastat att brister uppstår i spårvägens kapacitet. Från planområdets västra delar går även busstrafik mot centrum och Frölunda. För att kollektivtrafikförsörja

området kommer troligtvis kompletterande busstrafik krävas. Klippans färjeläge trafikeras med färjor som både trafikerar mot skärgården och mellan norra och södra älvstranden. I översiktsplanen finns framtida färjeförbindelser markerade mellan Fiskhamnen och Slottsberget samt mellan Klippan och Västra Eriksberg. Utredning om metrobussens framtida linjenät är färdigställt under 2025 och föreslår att två metrobusslinjer trafikerar Oscarsleden. Dialog pågår med berörda parter gällande metrobuss om vilka linjer och hållplatser som ska prioriteras först i trafiksystemet. Den kommande spårvägsförbindelsen mellan Brunnsbo och Linné, med hållplats under jord vid Stigbergstorget, kommer att ha stor påverkan på trafikeringen med kollektivtrafik inom och i anslutning till planområdet.

Sjöfart och vattenburna transporter

Älven som farled och möjligheterna att bedriva hamnverksamhet är centrala funktioner för Göteborg och ett vidare perspektiv för hela Sverige. Mellan Älvsborgsbron och Marieholmsbroarna finns utpekade riksintressen för kommunikation enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken. Göteborgs Hamn är utpekat som riksintresse för kommunikation och består av ett antal olika hamndelar, däribland Masthuggskajen och Majnabbe, samt ett större vattenområde. Farled 955 Göta älv går från Vänern till västerhavet.

Vattenburna transporter är en viktig del av stadens infrastruktur och mobilitet. För att vattenburna transporter ska vara möjligt krävs rätt förutsättningar, då olika typer av fartyg har olika behov för att kunna angöra. I samband med planeringen av ny gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammarskaj har en kategorisering av fyra olika fartyg och deras behov tagits fram, i samverkan mellan Göteborgs stad och Sjöfartsverket:

- Lastfartyg – kräver kaj för angöring
- Statsfartyg – kräver kaj för angöring
- Turistfartyg / mindre yrkesfartyg – kaj eller brygga för angöring
- Fritidsbåtar – föredrar troligen brygga för angöring

Utöver ovan nämnda kategorier finns även följande fartyg och deras behov:

- Kollektivtrafik-färjor – flytbryggor vid kaj för angöring
- Udda fartygsrörelser – kaj för angöring om större fartyg
- Restaurangfartyg – kaj eller brygga för angöring

I princip alla typer av fartyg efterfrågar anslutning till elnät, vatten-och avlopp, samt att det går att köra fram fordon till fartyg. Förutsättningar i älven, så som muddringsdjup och strömmar är ytterligare faktorer som påverkar möjligheten för fartygsanlöp. Inom området varierar djup i vattnet invid kajkanten, minst djup återfinns i hamnbassängerna och störst djup invid dagens färjeterminaler.

Inom Södra älvstranden finns i dag både möjlighet till udda fartygsrörelser samt angöring för kollektivtrafikfärjor. Vid Klippan, strax utanför planområdetligger Ångbåtsbryggan med kulturbåtar, som sköts av en förening, samt en småbåtshamn. Vid en omvandling från industri- och hamnområde till blandstad finns behov och potential av att kajer inom området kan användas för sjöfart och vattenburna transporter

Bil och gods

Oscarsleden utgörs av sträckan mellan Götatunneln och Röda stensmotet och är cirka tre kilometer lång. Idag fungerar Oscarsleden dels som en genomfartsled med skyltade hastigheter om 70 km/tim, dels som en tillfartsled för södra innerstaden. Här har den även en funktion som lokal länk mellan olika stadsdelar. En tredjedel av fordonstrafiken på sträckan åker hela vägen mellan Kungssten och Gullbergsvass, och resterande har målpunkt vid leden. För fordonstrafiken är Jaegerdorffsmotet, Kustmotet och Fiskhamnsmotet angöringspunkter/ trafikplatser på sträckan. Kustmotet har bara ramper på ena sidan. Öster om Fiskhamnsmotet finns en avfart för östgående trafik via Oscarsgatan, samt en höger-in höger-ut-koppling vid Östra Sänkverksgatan. För västgående trafik finns inga korsningar mellan Järntorgsmotet och Fiskhamnsmotet.

Idag uppgår fordonsflödet på Oscarsleden till cirka 45 000–50 000 fordon per dygn, där cirka 10 procent utgörs av tung trafik. Cirka 1/3 av trafiken färdas hela sträckan mellan Kungssten och Tingstad/ Marieholm. Årsdygnsflödet på lokalgatorna norr om leden ligger på 2 500–3 000 fordon/dygn, medan Karl Johansgatan har ett motsvarande flöde på 3 000–4 000 fordon/dygn. Resandeefterfrågan år 2040 bedöms enligt prognos uppgå till cirka 80 000 fordon på leden, givet att inga trafikstyrande och trafikminskande åtgärder vidtas. Det beror bland annat av befolkningsutveckling och tillkommande exploatering, samt att dagens resmönster är intakta.

I nuläget bedöms alstringen till färjeterminalerna på Masthugget och Majnabbe till cirka 2 000 fordonsrörelser per dag (vardagar) där fördelningen mellan lastbilar och personbilar varierar över året. Vid en flytt av färjeterminalerna till Arendal flyttas farligt godsanspråket som idag är kopplat till Tysklandsterminalen vilket påverkar planeringsförutsättningarna invid leden. Det finns ungefär 2 500 parkeringsplatser inom planområdet idag, fördelade på olika parkeringsanläggningar.



Bild över Jagerdorffsmotet och väg för farligt gods till Tysklands färjeterminal

Oscarsledens konstruktion och höjdprofil

Oscarsleden som den ser ut i dag etablerades i två omgångar under 1960- respektive 1970-tal. Den första etappen hängde ihop med byggandet av Älvsborgsbron och Rödastensmotet som öppnades 1966.

De huvudsakliga konstruktionerna (trafikplatser) på sträckan är, från öst till väst (byggnadsår, konstruktionslängd och yta);

1. Fiskhamnsmotet, bro över Oscarsleden. (1974, 44 m, 941 m2)

2. Bro över GC-väg vid Såggatan, plattram för passage under Oscarsleden. (1987, 6 m, 123 m2)

3. Kustmotet, bro över Oscarsleden. (1974, 27 m, 608 m2)

4. Jaegerdorffsmotet, broar över Slottsskogsgatan. (1974, 76 m, 760 m2

5. Bro över GC-väg vid Älvsborgsgatan, plattram för passage under Oscarsleden. (1966, 5 m 137 m2)

6. Bro över Banehagsgatan, plattram för passage under Oscarsleden. (1966, 12m, 481m2)

Vägbroar i betong räknas oftast med en teknisk livslängd på 80 år. Detta innebär att konstruktionerna väster om Jaegerdorffsmotet når sin tekniska livslängd 2046, medan de planskilda trafikplatserna vid Fiskhamnsmotet (1), Kustmotet (3) och Jaegerdorffsmotet (4) gör detta vid 2054 (om ca 30 år). En schablon på 80 år innebär inte att dessa konstruktioner kommer behöva rivas runt år 2050. Det kan finnas olika förbättringsåtgärder som kan förlänga konstruktionernas livslängd och innebära samhällsekonomiska besparingar jämfört med att bygga nya broar. Vägbanan med under och överbyggnad har också en livslängd som ofta är kortare än de större betongkonstruktionerna. Med dagens trafikering är underhållsintervall uppskattat till 10–13 år.

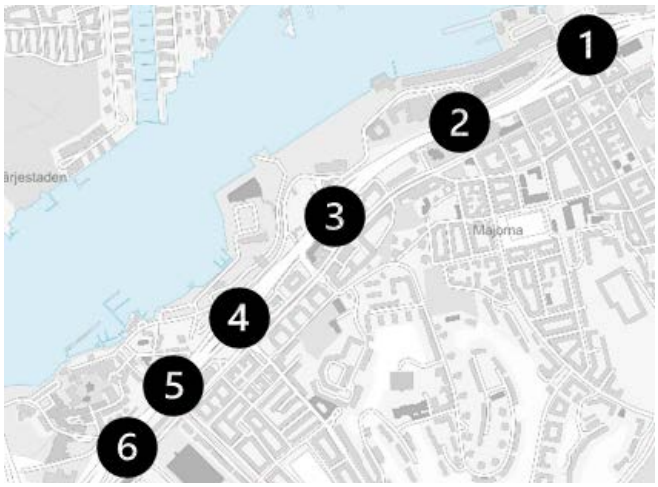


Illustration över Oscarsledens nuläge och siffror för de befintliga konstruktionerna längs sträckan

En höjdprofil har tagits fram för hela Oscarsleden i längsgående riktning från Götatunneln i öst till Banehagsgatan vid Vagnhallen Majorna i väst.

I öst finns mycket små höjdskillnader mellan Oscarsleden (eller Andréegatan som denna sträcka också kallas) och tvärgator i omgivningen. Vid Fiskhamnsmotet är höjdskillnaden mellan leden och en tänkbar anslutningspunkt på Djurgårdsgatan söder om motet cirka 4 meter. Detta innebär en lutning på nästan 10 procent om leden inte flyttas (beräknat med ett avstånd på cirka 50 meter). För att etablera en korsning i plan med acceptabel lutning på Djurgårdsgatan kan leden därför behöva förflyttas ytterligare 50 meter norrut i detta läge.

Vid Kustmotet kan ett borttagande av ramper skapa möjlighet för nya anslutningar till leden, men förutsättningar för nya kopplingar behöver ses i relation till en mer omfattande ombyggnad i området. Mellan Kustgatan och Majnabbegatan vid Tysklandsterminalen fanns vid ombyggnaden 1966 en fyrvägskorsning i plan. Med dagens utformning är höjdskillnaden i denna punkt drygt 2 meter, vilket innebär en lutning på nästan 8 procent över ett avstånd på 30 meter. För att skapa en koppling i plan i denna punkt med acceptabel lutning kan leden behöva skjutas norrut eller så behöver anslutningspunkten mot Kustgatan flyttas söderut, närmare Karl Johansgatan.

En ny korsning i plan i Kustgatan bedöms av trafikmässiga skäl inte kunna samexistera med av- och påfartsramper i den östra delen av Jaegerdorffsmotet. En ombyggnad av Jaegerdorffsmotet till en korsning med Slottsskogsgatan och Majnabbegatan i plan är möjligt med lutningar motsvarande dagens av- och påfartsramper. En svagare/jämnare lutning skulle dock underlätta för ytterligare kopplingar mot befintliga stråk i omgivningen



Bild över Fiskhamnsmotet

Oscarsleden E45 - riksintresse kommunikation

Idag är Oscarsleden utpekad som riksintresse för kommunikation enligt 3 kap MB som del av E45 genom Västra Götalands län, ihop med färjetrafikeringen mellan Göteborg och Fredrikshamn. Detta innebär att den ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) övergripande nät av vägar som binder samman anläggningar av riksintresse och som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer. Det är ett funktionellt prioriterat vägnät för god-stransporter, långväga personresor, och innehåller i vissa delar rekommenderad färdväg för farligt gods. Länsstyrelsen står bakom inriktningen i översiktsplanen om att minska barriäreffekten av Oscarsleden och verka för att den integreras i ett finmaskigt gatunät men betonar i sitt utställningsutlåtande att det är viktigt att åtgärderna utformas så att de inte riskerar att ge påtaglig skada på berörda riksintressen. Även förslaget att skapa ett särskilt stråk för metrobussar längs dessa kommunikationsleder kan påverka riksintresse för kommunikationer beroende på utformning.

Trafikverket har tagit fram en fördjupad utredning kopplat till ny dragning av E45 genom Göteborg vid flytt av danmarks-färjeterminalen. Utredningen pågick mellan 2023–2025 och staden har medverkat i denna. Flera alternativ av sträckning har undersökts, där utöver nuvarande sträckning, Norrleden setts som ett alternativ. Trafikverket har utifrån utredningen, i ett ställningstagande till staden tydliggjort följande;

Så länge Trafikverket är väghållare för Oscarsleden och leden har den funktion den har idag, som kapacitetsstark trafikled med god standard, ligger E45 kvar på Oscarsleden till Arendal via Älvsborgsbron. Trafikverket är beredd att undersöka vilka trafikeffekter en omvandling av Oscarsleden får på trafiksystemet i Göteborg, inklusive en flytt av E45 till alternativet via Hisings- och Norrleden och Jordfallsbron, om Göteborgs Stad är intresserad av att överta väghållarskapet på Oscarsleden för att kunna stadsutveckla och omvandla leden till stadsgata. Frågan om det vid en flytt av E45 fortsatt finns riksintresseanspråk på Oscarsleden behöver då klargöras.



Danmarksterminalen och Oscarsleden E45

Väghållarskap Oscarsleden

För Trafikverket, som är väghållare, finns idag inga incitament utifrån dagens funktion att omforma leden eller lämna över rådighet för leden till staden. Om leden i framtiden inte utgör riksintresse för kommunikation/E45 så finns det en öppning för en diskussion om ett övertagande av staden. Dock har Oscarsleden utöver dess funktion som riksintresseväg även en funktion som en robust länk i det statliga vägnätet som fortsatt kan vara viktig för Trafikverket att värna.

En hållning är att Trafikverket önskar ha ett funktionellt vägnät vilket betyder att det inte bör delas upp i mindre sträckor utan hänga samman, exempelvis skulle det då vara tänkbart att man har statlig väg till och över Hisingsbron för att binda samman statliga leder. Det är viktigt att först utreda vilken funktion som Oscarsleden ska ha för att sedan diskutera väghållarskapet.

Ökade omvandlingsanspråk som gör anspråk på vägens nuvarande funktion ökar incitament för diskussion om eventuellt övertagande. Det finns i dagsläget inga medel från Trafikverket att arbeta med minskade barriäreffekter och för att bekosta delar av en omvandling. Det är även sällan förekommande att vägar görs om som mister en funktion för att anpassas till något annat.

Alternativ för utveckling av Oscarsleden

Olika scenarier har studerats för att identifiera olika alternativ för utveckling av Oscarsleden. Två olika utgångspunkter har studerats, en där fortsatt höga hastigheter och trafikflöden är en förutsättning och en där utgångspunkten istället är minskade hastigheter och trafikflöden. Med högre hastigheter avses 60 km/tim, vilket är mindre än dagens 70 km/tim, som en utgångspunkt tillsammans med möjlighet att bibehålla dagens trafikflöden och eventuellt omhänderta en ökning av trafik. För detta scenario har tre olika utformningar studerats, från en befintlig trafikled, så som det ser ut idag, till partiell överdäckning på vissa delar av sträckan och en nedgrävning av leden i tunnel. Vidare har ett fjärde alternativ studerats där hastigheten på sträckan minskar helt eller i delar till 40 km/tim med fler korsningar i markplan, men fortsatt med viss planskildhet och med möjlighet att hantera befintliga trafikflöden. Det femte och sista scenariot utgör en stadsboulevard i enlighet med vad som föreskrivs i Göteborgs utvidgade innerstad. Detta scenario föreslår flertalet nya korsningar i plan, vilket föranleder minskade hastigheter till 30 km/tim och ingen fortsatt planskildhet och bedöms kräva upp till en halvering av dagens trafikflöden på leden.

Föreslagen inriktning som är beslutad i stadsbyggnadsnämnden, är att fortsätta planera för Oscarsleden som en mer integrerad gata i markplan med fler plankorsningar. En mer integrerad gata har möjlighet att minska barriäreffekter av leden, främja ett hållbart resande och stödja en utvidgning av innerstaden genom ett sammanhängande gatunät.

1.6 SKYFALL OCH HÖGT VATTEN

Inom området finns stora utmaningar kring hantering av vatten. Marken längs kajerna ligger lågt med hänsyn till stigande havsnivåer och flera ytor är utfyllnader som redan idag blir översvämmade en eller ett par gånger per år. Dagvatten och skyfall rinner från högre liggande delar till recipienten Göta älv.
Idag finns ett fåtal öppna diken, i övrigt saknas naturliga öppna avledningssystem. Dagvattenförande system inom avrinningsområdet består av ledningssystem, en del är äldre vattendrag som numera är kulverterade, som mynnar ut i recipienten Göta älv. När det kommer kraftiga skyfall räcker inte kapaciteten i ledningarna. Då rinner vattnet på gatorna och ytor ner mot älven och det uppstår översvämning i lågpunkter och där delar av Oscarsleden översvämmas med både höga flöden och stora djup.



Rinnvägar för skyfall - Visar på behov av höjdsättning som säkerställer avledning av skyfall

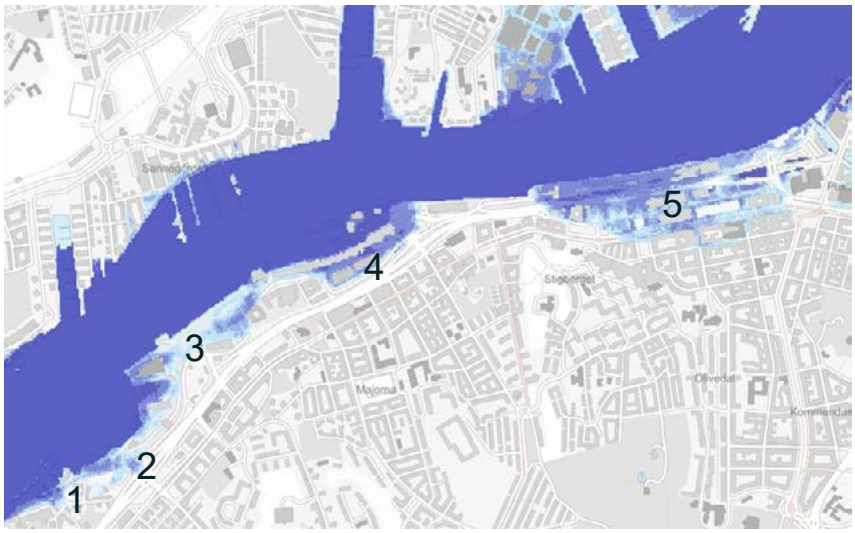
Göteborgs stad har genom simuleringar tagit fram strukturplaner, som visar på behovet av skyfallsleder och skyfallsytor. Underlaget visar vilka lågpunkter och öppna platser i landskapet som är mest lämpliga för hanteringen, utifrån vattnets perspektiv. All annan hantering förväntas vara förenat med större kostnader och höjdmässiga utmaningar. Åtgärderna i strukturplanerna har generellt inte avvägts mot andra intressen utan utgör ett planeringsunderlag. Strukturplanerna syftar till att skydda samhällsviktiga anläggningar och klara framkomlighet på vägar och åtgärder vid exploatering och detaljplanering behövs ytterligare åtgärder.

Rinnvägar för skyfall, som koncentreras till dalgångarna, visar på behov av åtgärder, exempelvis genom höjdsättning, som säkerställer avledning av skyfall, särskilt vid Fiskhamnen, Jaegerdorffsplatsen och västra Masthugget. Det innebär att ett högvattenskydd mot älven måste bestå av en kombination av lösningar då det ska stå emot höjda havsnivåer men ändå inte hindra skyfallsvatten att nå recipienten.

Stadens kartläggning visar att stora delar av området vid Fiskhamnen, särskilt hamnplanen, kajer och pir samt delar av infrastruktur översvämmas vid högvatten runt år 2070. Detsamma gäller stora delar av Masthuggskajen norr om Oscarsleden där Stenaterminalen ligger idag.



Strukturplan som visar föreslagna skyfallsleder (avledning - blå/svart pilar) och skyfallsytor (fördröjning - gröna markeringar).



Områden som riskerar att översvämmas vid högvatten med 200 års återkomsttid år 2070. Förutsättningar för skyfall i följande områden beskrivs i löptext:
1. Klippan 2. Jaegerdorff 3. Majnabbe 4. Fiskhamnen 5. Masthuggskajen

Förutsättningarna ser olika ut i olika delområden. Nedan följer en beskrivning på delområdesnivå. Generellt finns behov av ytor och stråk för hantering och avledning av dagvatten och skyfall. Platser för detta beror helt av höjdsättningen av områdena

1. Klippan

Klippan och området runtomkring ligger lågt och i delområdet ligger Oscarsleden högre än omgivande mark. Det är viktigt att skyfall kan fortsätta att avledas genom eller förbi leden även i framtiden. Det finns behov av höjdsättning alternativt högvattenskydd för att klara framkomligheten till hela området. Klippanområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö, vilket innebär att lösningar för klimatanpassningar behöver ta hänsyn till riksintresset.



Rinnvägar för skyfall – Jaegersdorff



Rinnvägar för skyfall – Fiskhamnen



Rinnvägar för skyfall – Masthuggskajen

2. Jaegersdorff

Området runt Jaegerdorff ligger lågt. Motet ligger i en svacka och området söder om leden ligger högre. Från Majorna rinner vatten från ett stort avrinningsområde genom Jaegersdorffsmotet och ner till älven. Det finns behov av höjdsättning av Jaegerdorff för att uppfylla planeringsnivåer men också möjliggöra avledning av skyfall från ett stort område öster om Oscarsleden. Skyfallsleden behöver planeras för mycket höga flöden. Eventuellt behöver området planeras för flöden överstigande 10 m3 /s, beroende på åtgärder uppströms.
För området ses en kombination av klimatanpassningsåtgärder vara möjliga, till exempel ett öppet flexibelt grönblått kanalstråk, vattenspegel och höjdsättning av mark. Närmast älven behöver åtgärderna bestå av mjuka kantzoner och vattenspegel. Del av gata eller gc-banan kan i enstaka fall och under kortvarig tid behöva inneha en skyfallsfunktion.

3. Majnabbe

Majnabbe ligger lågt medan Oscarsleden ligger högt och området söder om leden ligger ännu högre. Det finns behov av generell höjning av Majnabbe och marken kan med fördel höjdsättas tillsammans med Oscarsleden. Området behöver luta ut mot älven för att möjliggöra ytledes avledning av skyfall.
För området finns potential i att klimatanpassa genom dimensionering av öppen avledning i gata i kombination med översvämningsbara ytor och höjdsättning av mark.

4. Fiskhamnen

Fiskhamnsområdet ligger lågt och har återkommande problem med översvämning vid högvatten, stormar och kraftigt regn. Det finns behov av höjning av Fiskhamnsområdet. Området kan med fördel höjdsättas tillsammans med Oscarsleden och lutas ut mot älven vilket möjliggör ytledes avledning av skyfall.
För området ses potenital i att omhänderta vatten genom utformning av översvämningsbara ytor och mjuka kantzoner i parkyta närmast älven, i kombination med ytlig avrinning i gata.

5.Masthuggskajen

Marken ligger lågt och det finns behov av skydd mot stigande havsnivåer samtidigt som skyfallsflöden söderifrån behöver hanteras. I första hand behöver området skyddas genom höjdsättning/ höjning av marken i hela området från Oscarsleden och till kaj. Skyfall behöver avledas genom Masthuggskajen från området söder om Oscarsleden enligt strukturplan för skyfall. Med fördel hanteras dagvattnet inom området separat och ytligt och leds inte till befintligt dagvattennät från områden söderifrån.

1.7 HÄLSA OCH SÄKERHET

Oscarsleden som sträcker sig genom området ger upphov till höga bullernivåer och dålig luftkvalitet i området. Oscarsleden ger över upphov till dåliga vistelsemiljöer. Kopplingar under Oscarsleden är trafikbetonade och svåra och/eller kan upplevas som otrygga. Både Jaegerdorffsplatsen och Stigbergstorget beskrivs som komplicerade och otrygga trafikmiljöer. Upplevelser av otrygghet och bristande säkerhet är särskilt starka hos barn och personer med funktionsnedsättning. Ökad orientering, trygghet och säkerhet kan påverkas g nom medveten gestaltning

Luft och buller

Det finns stora utmaningar kopplat till luftkvalitet och buller inom planområdet. Trafiken på Oscarsleden skapar problem med höga halter av luftföroreningar som påverkar hur och vad som kan planeras närmast leden. Tunnelmynningen vid Götatunneln är särskilt problematisk. I detaljplan för Järnvågsgatan m.fl. konstateras att ”De lokala utsläppen av luftföroreningar domineras helt av E45/Oscarsleden, i nuläget såväl som i framtiden”. Genomförd bullerutredning redovisar att “området delvis är mycket bullerutsatt. Främsta källan är E45/Oscarsleden”. Även vid bergskärningar och fasader blir det dålig omblandning av luften. Bullernivåerna från trafiken är höga och kan antas fortsätta vara höga om inte hastigheten sänks till under 30 km/h. Detta påverkar hur och vad som kan planeras närmast leden. Det kan exempelvis komma att bli en utmaning att hitta tillräckligt stora grönytor och andra utemiljöer med tillräckliga kvaliteter utifrån ljud- och luftförhållandena, vilket i sin tur påverkar möjlig markanvändning.



Trafikbuller i området

Farligt gods

Oscarsleden är i vissa delar rekommenderad färdväg för farligt gods, och omfattar då Oscarsleden fram till Jaegerdorffsmotet samt Majnabbehamnen fram till Tysklansterminalen. Utöver denna sträcka finns ett undantag för transporter med farligt gods på E45/Oscarsleden vid leveranser till och från hamnen vid Danmarksterminalen, enligt Länsstyrelsen i Västra Götaland. Undantaget gäller från Jaegerdorffsmotet. Generellt gäller 50 meters byggnadsfri zon vid nybyggnad intill farligt godsled. Med en flytt av färjeterminalerna behöver de primära vägarna för farligt gods ses över, då det inte längre finns motiv att tillåta trafikering med farligt gods i någon del av sträckan. Riktlinjerna för byggnadsfria zoner behöver därmed inte tillämpas om bebyggelsen står klar i samband med flytt av terminalerna.

1.8 MARKENS EGENSKAPER

Området längs älven utgjordes ursprungligen av vassbevuxna strandområden som successivt har fyllts ut, från 1700-talet och framåt. Älven har även muddrats för att anpassas till de med tiden förändrade verksamheterna. I början av 1800-talet fanns flera hamnbassänger som låg cirka 50 till 200 meter söder om dagens kaj. Generellt är det de lägst belägna områdena längs älven, som har den mest betydande sättnings- och stabilitetsproblematiken. Inom dessa områden är lerlagren generellt mäktiga med stor variation i lerdjup. I marken förekommer befintliga konstruktioner med varierande ålder och skick, över vilka dokumentation ofta saknas. Sammantaget innebär detta komplicerade grundläggningsförhållanden och stabilitetshöjande och sättningsreducerande åtgärder kommer generellt krävas. Alternativ med urschaktning och ersättning med lättfyllnadsmaterial kan vara problematiskt inom de lägst belägna områdena, eftersom lättfyllnadsmaterialets nettovikt ändå måste vara så pass hög att materialet klarar att vattenfyllas vid högvatten utan att flyta. KC-pelare bedöms generellt inte som möjligt på grund av befintliga konstruktioner i marken. En möjlig men dyr åtgärd kan vara att installera påldäck, vilket dock innebär ett relativt stort klimatavtryck. Hinder i mark kan innebära att borrade stålrörspålar krävs.

Inom områden bestående av lera bör ytterligare markbelastning generellt undvikas, på grund av risk för ojämna och ökade sättningar. Framtida markbelastningar kan orsaka skadliga sättningar på exempelvis befintliga byggnader och ledningar och ge ökade påhängslaster på befintliga pålar. Förekomst av släntberg inom områden med mäktiga lerlager innebär särskilt komplicerade grundläggningsförhållanden när det gäller grundläggning av tunga byggnader. Ökad markbelastning längs älvstranden ska generellt undvikas ur stabilitetssynpunkt då det leder till en försämring av stabiliteten mot älven. Erfarenheter från kajområden med liknande förutsättningar visar på svårigheter kring trafiksituationen i byggskedet, omgivningspåverkan av massundanträngning, samordning mellan byggherrar utifrån olika syn på beräkning av påhängslaster på pålar, behov av påseglingsskydd, risk för metangas inom de utfyllda gamla vassområdena och stabilitetssituationen i byggskedet. Det är därför viktigt att genomförandefrågor finns med tidigt i processen.

Topografi

Marknivåerna närmast älven ligger generellt lågt, men ökar i de delar som har berg i dagen. Områdets högsta punkter finns på Stigberget och Gråberget. Inom Masthuggskajen i öster ligger marken generellt lågt, särskilt inom Masthuggskajens västra delar där marknivåerna lokalt understiger +1. Stigbergskajen ligger till största del över +2,8, men i väster sjunker marknivåerna ner mot som lägst +0,7 i kajens nordvästra hörn. Den östra delen av Fiskhamnen ligger generellt mycket lågt (delvis under +1) och drabbas ofta av översvämning. Västerut stiger sedan marknivåerna succesivt mot berg i dagen vid Majnabbe där kajområdet i norr överstiger +2. Inom Majnabbehamnen ligger den östra kajsträckan över +2, medan marknivåerna sjunker mot hamnplanen i väster där de är mycket låga. Vid Klippan förekommer låga marknivåer längst ut mot älven som successivt stiger söderut.



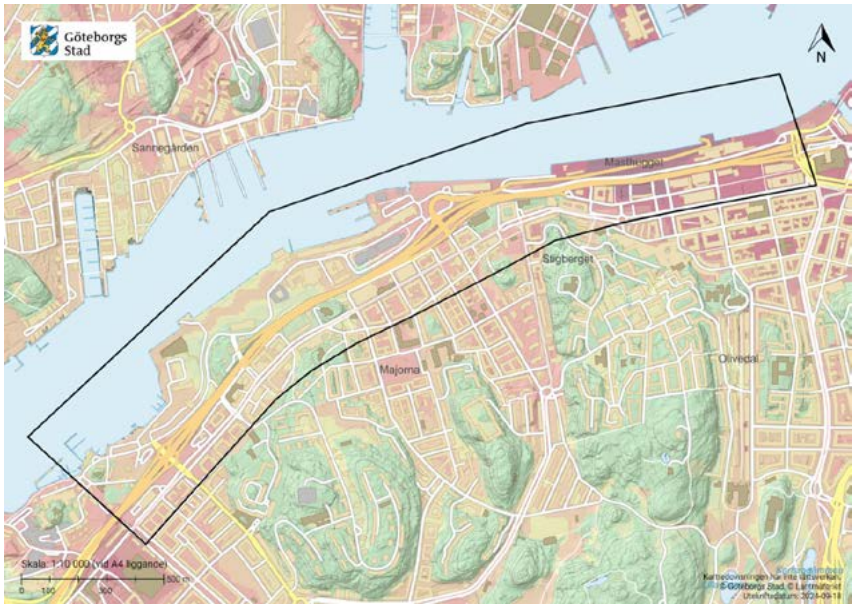
Marknivåer för området mot älven. De lägsta nivåerna är färgsatta med rött och därefter rosalila, ljust lila, mörkt lila osv.

Jordlager

De naturliga jordlagren består av lera som normalt vilar på ett lager med friktionsjord ovan berg. Ovan leran förekommer generellt lager fyllnadsmaterial.
Det övre fyllnadslagret inom områdena längs älven utgörs generellt av 3–5 meter friktionsjord och olika typer av byggnadsrester. Vid västra delen av Stigbergskajen utfördes en åtgärd efter ett skred 1916 då lera muddrades bort och därefter återfylldes området med stora mängder friktionsmaterial. Detta innebär att mäktigheten där som störst är 15 m. Inom Masthugget finns uppgifter på fyllnadslager med upp till 8 meters mäktighet.
Lerans mäktighet varierar stort inom området. De största mäktigheterna återfinns generellt inom de lägst belägna områdena mot älven och minskar successivt mot Stigberget och Gråberget samt även de delar av Klippan och Majnabbe där berget stiger upp i dagen. Utförda sonderingar inom Masthugget visar på lerdjup som lokalt överstiger 100 meter. Ställvis lutar bergytan under leran kraftigt med risk för släntberg. Leran bedöms generellt som mellansensitiv och ingen förekomst av kvicklera har påträffats i de utredningar som finns inom området.



SGUs jordartskarta. Gula områden utgörs av lera, snedrandigt innebär att det övre jordlagret består av fyllnadsmaterial, rött visar berg i dagen eller nära markytan



SGU:s jorddjupskarta visar en översiktlig modell över skattat djup till berg.

Sättningar

Leran inom området är generellt normalkonsoliderad, vilket innebär att all tillskottslast, som exempelvis markuppfyllnader eller grundvattensänkning, leder till sättningar. Det kan få stora negativa konsekvenser för t.ex. befintliga byggnader och ledningar samt ge ökade påhängslaster på befintliga pålar. Där sättningar pågår idag kommer tillskottsbelastning medföra att sättningarnas storlek och sättningstakten tilltar. Inom området förekommer byggnader vars grundmurar ligger på en rustbädd av trästockar i leran och det har med tiden utbildats stora skadliga sättningar i flera av de äldre byggnaderna. De största sättningarna bedöms pågå inom Masthuggskajen (särskilt inom dess västra del), samt inom Fiskhamnens och Majnabbehamnens hamnplan. Inom Fiskhamnen har exempelvis sättningar i storleksordningen upp mot 3–4 cm/år har konstaterats (Fördjupad stabilitetsutredning, Fiskhamnen, Majorna 721:28, Ramböll, 2014-03-10).


Område invid Fiskhamnens hamnplan, här finns yta som ej kan beträdas

Under Göta älv kan leran ställvis vara något överkonsoliderad till följd av avlastning genom erosion och muddring, vilket konstaterats utanför Masthuggskajen. Det innebär i så fall att viss uppfyllnad är möjlig på älvbotten utan att stora långtidsbundna sättningar uppkommer. De ytliga sedimenten är dock mycket lösa vilket innebär att det kommer att utbildas initiala sättningar vid utläggning av större utfyllnader. Eventuella uppfyllnader i älven behöver alltid dimensioneras med avseende på den lokala stabiliteten så att inga undervattensskred inträffar.

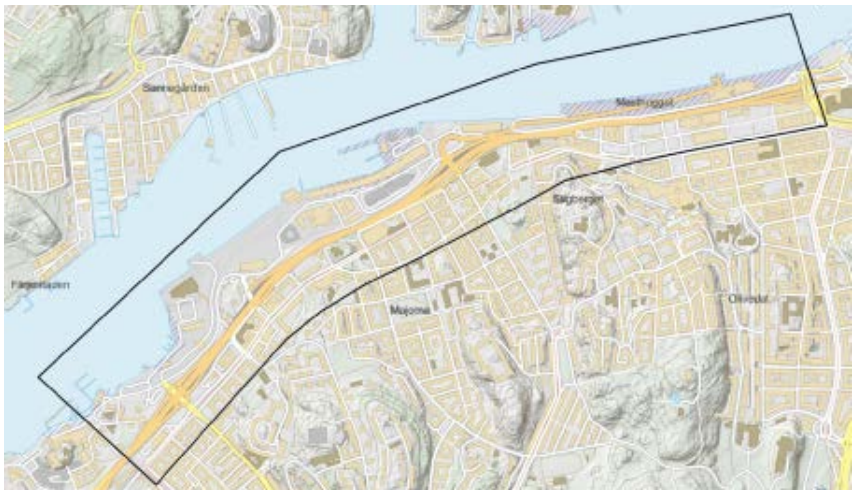
Kajkonstruktioner

Kajernas skick varierar en hel del inom området. Masthuggskajen, Stigbergskajen och Majnabbekajen, som idag återfinns inom Göteborgs hamns överseende, inspekteras kontinuerligt och skador av det allvarligare slaget förstärks. Generellt är dessa kajsträckor enligt Göteborgs hamn i relativt gott skick. Undantaget är kajen längst västerut vid Stigbergskajen som är i mycket dåligt skick.

En förstudie för Fiskhamnen har visat att stora delar av kajerna i området är i behov av omfattande renovering/ombyggnation. Delar är idag avspärrade för både fartygs- och fordonstrafik, andra delar är i så dåligt skick att de ej får beträdas.

Stabilitet

För områdena söder om Oscarsleden bedöms stabiliteten för befintliga förhållanden översiktligt då områdena generellt utgörs av flack lermark och fastmark. Hela området längs med älven omfattas av en detaljerad stabilitetsutredning (delområde S288, Sweco 2011-09-15), där även fördjupade stabilitetsutredningar för Majnabbehamnen har inarbetats. Det ska noteras att ingen besiktning av kajerna med avseende på konstruktion och kondition har utförts i samband med utredningen och kajkonstruktionernas utseende har baserats på ett begränsat underlag. Efter 2011 har fördjupade stabilitetsutredningar utförts för delområdena Klippan och Fiskhamnen, vilka bekräftar otillfredsställande stabilitet för befintliga förhållanden mot älven.



Utdrag från stadens stabilitetskartering. Områden med ej tillfredställande stabilitet för aktuell utredningsnivå markeras med svart skraffering. Blå skrafferade områden innebär låg säkerhet mot skred (1,1 <F <1,4) och inom rött skrafferade områden är säkerheten mot skred mycket låg (F <1,1). Fiskhamnen är ett exempel på område med mycket låg säkerhet mot skred.

Grundvatten

Grundvattenytan i det övre fyllnadslagret inom sträckan längs med älven bedöms korrespondera med vattennivån i älven med viss fördröjning i responsen på vattenståndsvariationer. Fördröjningen kan antas öka med avståndet från vattendraget. Tidigare portrycksmätningar visar att i stort sett hydrostatiska tryck-nivåer gäller inom kajområdena. Friktionsjordlagret under leran utgör ett undre grundvattenmagasin.

Erosion

Generellt pågår ingen synlig erosion inom området. Inom majoriteten av området utgörs älvstranden av olika typer av kajkonstruktioner där det är omöjligt att avgöra om någon erosion pågår utan att en dykarinspektion utförs. Viss erosion har konstaterats vid Klippan där komplettering av delar av erosionsskyddet rekommenderas.

Förorenad mark

Det finns stora osäkerheter avseende omfattningen av markföroreningar vilket behöver utredas vidare. Kajområdena består till stora delar av fyllnadsmassor av okänt innehåll och de gamla träkonstruktionerna antas vara impregnerade med medel innehållandes arsenik. Som exempel kan nämnas att Fiskhamnen innehåller cirka 1000 arsenikimpregnerade pålar som måste tas omhand. Verksamheterna som finns och har funnits kan också ha gett upphov till markföroreningar.

Området för Södra älvstranden har fyllts ut successivt sedan början av 1800-talet. Den tidigare strandlinjen skiljer sig i vissa fall stort från den nuvarande. Detta är särskilt påtagligt längs Masthuggskajen, Fiskehamnspiren och Elof Lindälvsgata vid Majnabbehamnen. Dessa sträckor och tidigare hamnkanaler har, i de fall kajen inte är en påldäckskaj, fyllts ut med diverse överskottsmaterial allt från mudder och schaktmassor till rivningsmaterial, slagg, kol mm. Fyllnadsmassornas mäktighet kan ställvis vara upp till 10 m och sannolikt som störst i de gamla hamnkanalerna. Södra älvstranden har fyllts ut i omgångar och de delområden som fyllts ut sent och där det inte varit några miljöstörande verksamheter bedöms ha en lägre föroreningsgrad än de som fyllts ut tidigare. De miljöfarliga verksamheter som finns eller har funnits inom planområdet är främst hamn- och varvsverksamhet samt godshantering, men också verkstadsindustrier, kemtvättar, gasverk, träindustri mm.

Det bedöms finnas stor risk för föroreningar i sedimenten främst i lugna områden under eventuella påldäckskajer och där det förekommit liten eller ingen båttrafik. Båttrafiken kan genom propellerrörelser orsaka muddring i en sådan omfattning att de recenta förorenade sedimentet eroderas bort varför föroreningarna inte längre finns kvar där.

Förekommande föroreningar inom området bedöms vara metaller, oljeprodukter, PAH, halogenerade lösningsmedel och pesticider från båtbottenfärg (TBT och dess nedbrytningsprodukter samt Irgarol och diuron)
Generellt saknas undersökningar inom merparten av det aktuella området. Det är också stor skillnad på hur undersökta de olika delområdena är varför det finns

stora kunskapsluckor. Området vid Järnvågen och kvarteren söder om Emigrantvägen är relativt väl undersökta. Där har påvisats föroreningsnivåer högre än MKM (mindre känslig markanvändning, kontor och industri) inom flera kvarter. De delområden där det pågår eller nyligen har pågått verksamheter är endast ställvis undersökta. Det är områden längs med Masthuggskajen, Fiskhamnen och Majnabbe ner mot Klippan. Även inom dessa delområden har de få undersökningar som gjorts indikerat att föroreningsnivån är relativt hög (högre än MKM) I delområdet söder om Oscarsleden tyder utförda undersökningar på måttliga föroreningsnivåer (lägre än MKM), dock ställvis högre vid punktkällor. Generellt bedöms föroreningsnivåerna vara högre än Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning, KM (bostäder och skolor) inom stora delar av planområdet.

Fortsatt behov av utredning
Det saknas tillräckligt med information om föroreningssituationen inom stora delar av planområdet i såväl mark som grundvatten. För att få en bättre bild av föroreningssituationen krävs kompletterande inventeringar av tidigare verksamheter och mer undersökningar. Detta gäller främst de delområden som pekats ut ovan. Eventuell förändring eller renovering av kajer och strandlinjer, tryckbankar mm påverkar vattenmiljön och sedimenten och kan orsaka ökad spridning av föroreningar varför även sedimenten behöver undersökas.

För de delområden där byggnader ska bevaras kan det finnas behov av att säkerställa att befintliga byggnader eller marken under inte är förorenade i en såda grad att det kan påverka inomhusmiljön negativt. Baserat på kompletteringarna ovan kan en bedömning av åtgärdsbehov utföras

Tidiga undersökningar och bra planering kan förbättra möjligheten att ge ett minskat klimatavtryck och påverka ekonomin positivt. En sammanhållen planering kan ge mindre omgivningspåverkan genom mindre buller och färre transporter, mindre nyttjande av jungfruligt material och ökad återanvändning. Det kan ske genom att skapa lokala platser för sortering och mellanlagring av massor samt eftersträva återanvändning av lätt förorenade schaktmassor. Vidare bör man undersöka möjligheter att lämna kvar förorenade massor vid bostadsbyggande och övriga anläggningsarbeten genom ett riskbaserat tillvägagångssätt, dvs att åtgärder endast utförs där risker för människors hälsa och miljö bedömts vara oacceptabla. Framtagande av platsspecfika riktvärden för hela planområdet bör övervägas.

Risker och fördyrande faktorer
Kajer och andra anläggningskonstruktioner samt närheten till vatten kan försvåra och fördyra eventuella avhjälpandeåtgärder genom förekomst av betong, pålar, svårigheter att sponta och risk för vatteninträngning i schakten.
Geotekniska faktorer så som stabilitet kan påverka vilka möjligheter som finns för avhjälpande avseende såväl urschaktning som övertäckning eller markhöjning.
Det finns risk att fyllnadsmassor och sediment ställvis innehåller så mycket organiskt material (TOC) att de inte får lov att deponeras utan behöver omhändertas på annat sätt.

1.9 TEKNISK FÖRSÖRJNING

Dricksvatten och spillvatten

Det saknas i stort sett teknisk försörjning för dricksvatten inom hela området väster/norr om Oscarsleden. Nytt ledningsnät behöver därför byggas i framtida gatustruktur. Samma situation gäller för spillvatten där det idag enbart finns kortare ledningssträckor och en mindre pumpstation vid Fiskhamnen. Ett par större dagvattenutlopp korsar området och det finns kortare ledningssträckor där systemet i den norra delen är kombinerat. För dricksvattensystemet kan det vid anslutningspunkter och i angränsning till arbeten som krävs för att koppla på befintligt ledningsnät vara aktuellt med förnyelse av vissa befintliga ledningssträckor. Kapaciteten på befintligt dricksvattenledningsnät utanför området är tillräckligt för att bygga vidare mot nytt området och för att försörja planerad bebyggelse. Kapaciteten i spillvattenledningsnätet är varierande och en del större stråk kan behöva dimensioneras upp till följd av exploateringen. Åtgärder utanför området kan komma att krävas för anslutningar till befintligt ledningsnät och i den norra delen av området finns det ett mindre kombinerat system som är lämpligt att separera i samband med exploatering. Kapaciteten inom och i anslutning till området bör utredas i tidigt skede.

Dagvatten

Större delen av ytorna inom området idag hårdgjorda. Dagvattenflöden kan efter exploatering förväntas minska då hårdgöringsgraden antas minska. Det kommer ställas krav på fördröjning av dagvatten såväl på allmän plats som inom kvartersmark. Befintligt ledningssystem är idag delvis kombinerat, kapaciteten uppnår inte dagens dimensioneringskriterier och föroreningsbelastningen behöver minska. Utbyggnad av anläggningar för dagvattenavledning i lokalgator kommer att krävas och beroende på hur den övergripande dagvattenhanteringen planeras kan dagvattensystemet behöva klimatanpassas längst ner mot älven.

Fjärrvärme och fjärrkyla

Idag försörjs befintliga verksamheter i industriområdet norr om Oscarsleden med fjärrvärme. Vid en framtida avveckling av Rosenlundverket bedöms en ökad redundans behövas i fjärrvärmenätet varpå behov uppstår på sikt att utveckla fjärrvärmenätet i området norr om Oscarsleden, från Masthuggshalvön till Klippan. Det bedöms även finnas behov av en koppling över älven från området, antingen mot Eriksberg eller mot Lindholmen. För detta krävs en samordning i stadsutvecklingen avseende planering av infrastruktur under mark i området. Det är endast i områdets östra del som det finns anslutningar till fjärrkyla som hänger samman med befintlig färjeverksamhet på Masthuggskajen. Potential vid en omvandling från industriområde till blandstad att försörja ny bebyggelse i detta läge med fjärrkyla, detta är i första hand aktuellt för verksamheter såsom kontor.

Elförsörjning

Området är välförsörjt avseende el utifrån nuvarande ledningsnät och befintliga verksamheter. Kapacitet finns för att försörja området med el vid en omvandling från industriområde till blandstad (cirka 2000 till 4000 nya bostäder) men kräver

i omfattningen cirka 5–10 transformatorstationer. Reinvesteringar i ledningsnätet pågår i Karl Johansgatan. Det är viktigt att elförsörjning och ledningsnätets behov av utrymme finns med tidigt i planering av gatustrukturen för området. Befintliga ledningar hänger samman med befintligt vägnät och bedöms i stort vara möjliga att flytta vid behov. De förbindelser i elnätet som finns över älven inom området ska inte ses som önskvärda att flytta. Generellt går nytt ledningsnät att samordna vid behov av markhöjning inom området.

Det finns inga ledningar i Oscarsleden och det bedöms gå att korsa vägen. I vissa fall finns djupborrade ledningar. På kajen väster Amerikaskjulet finns en transformatorstation liksom vid Såggatans början väster om Kajskjul 46.



Jaegerdorffplatsen är en lågpunkt i området med många hårdgjorda ytor



Bild över fd pumstationshus vid Stigbergskajen

1.10 GENOMFÖRANDE OCH EKONOMI

Markägande

Kommunen äger, genom exploateringsförvaltningen och kommunala bolag, merparten av området som ändringen av översiktsplanen avser. I nuläget innehas en stor del av marken av Göteborgs Hamn. I samband med planerad flytt av färjeterminalerna är stadens avsikt att säkerställa rådigheten över områdets utveckling genom ett markförvärv. Viss mark kommer dock att kvarstå i Göteborgs Hamns ägo på grund av ett fortsatt behov av vissa kajsträckor för kryssningstrafik och beredskap. Vid befintligt fiskhamnsområde delas markinnehavet mellan kommunen och privata markägare. I detta läge är stora delar av kommunens mark upplåten med tomträtter för verksamhetsändamål. De kulturhistoriskt värdefulla fastigheterna kring Majnabbe ägs till stora delar av det kommunala bolaget Higab. Störst rådighet över utvecklingsbar mark har staden i nuläget i den västra delen av planområdet kring Jaegerdorffsmotet och Adolf Edelsvärds gata.

Beroenden och utbyggnadsordning

Området är utifrån sitt älvnära läge, sina utmanande markförhållanden och behov av klimatanpassningar, komplext att omvandla. Noggranna avvägningar krävs kring utbyggnadsordning och etappindelning för att nå ett så effektivt och hållbart genomförande som möjligt. Varje utbyggnadsetapp behöver sättas i ett större sammanhang geografiskt, ekonomiskt och tidsmässigt för att skapa de kvaliteter och omhänderta de utmaningar som identifierats i översiktsplanen.

På en övergripande nivå behöver frågor kring högvattenskydd, skyfallshantering, masshantering, stabilitet och grundläggning, marksanering, omvandling av Oscarsleden samt utbyggnad av teknisk försörjning, allmän plats och kommunal service samordnas och planeras tidsmässigt för hela området.

Marken i området förutsätts generellt höjas, som ett sätt att hantera högvattenproblematiken i området. Med tanke på områdets komplicerade geotekniska förhållanden med stabilitets- och sättningsproblematik behöver denna lösning studeras vidare i kommande planeringsskeden. Pågående sättningar inom delar av området kan påverka utbyggnadsordningen och skapa beroenden till när i tid möjliga lösningar kan utföras. Behov av markhöjningar och högvattenskydd samt andra klimatanpassningsåtgärder kan även påverka utformningen av lämplig avgränsning av olika utbyggnadsetapper samt utbyggnadsordningen för området.

Potentialen för omvandling från industriområde till blandstad i området är starkt beroende av Oscarsledens omvandling och förutsätter att en överenskommelse nås mellan staden och Trafikverket som nuvarande väghållare. En omvandling av Oscarsleden kan också resultera i eller medföra behov av strukturella förändringar i trafiksystemet i andra delar av staden vilket kan påverka möjligheterna till stadsutveckling utmed andra trafikleder.

Sammantaget finns det behov av att ta fram fördjupade kunskapsunderlag för området för att ytterligare klargöra förutsättningarna för samt konsekvenser av den föreslagna stadsutvecklingen.

När i tid olika delar av området kan utvecklas har även beroenden till nuvarande markanvändning och pågående projekt. Färjeterminalerna planeras att flyttas till Arendal omkring år 2032 vilket medför att stora markområden tillgängliggörs för utveckling. Under perioden fram till cirka 2040 har staden behov av att nyttja stora delar av Masthuggskajen tillfälligt för utbyggnaden av Lindholmsförbindelsen vilket innebär att stadsutveckling inom planområdets östra del i huvudsak är möjlig först efter 2040. Även delar av terminalområdet vid Majnabbe och föreslagen stadsutveckling där kan komma att påverkas tidsmässigt av Lindholmsförbindelsens utbyggnad då det finns behov av tillfällig omlokalisering av kryssningsfartyg under projektets utbyggnadsfas. Störst potential för stadsutveckling i närtid finns kring Jaegerdorffsmotet. Även denna utbyggnadsetapp behöver dock förhålla sig till de övergripande och strukturella utmaningar som beskrivits ovan.

För att området väster om Fiskhamnsmotet ska omvandlas till blandstad krävs att nuvarande tomträtter sägs upp av staden eller att villkoren för tomträtterna förändras. Staden har under en närstående period möjlighet att säga upp tomträtterna med avsikt att förändra markanvändningen då avtalsperioderna löper ut. Här verkar staden för att tillsammans med fiskhamnsaktörerna och tomträttsinnehavarna möjliggöra en ny placering av fiskhamnsverksamheten inom planområdet för att säkerställa denna verksamhet och samtidigt frigöra mark för stadsutveckling.

Tillfällig markanvändning och platsbyggnad

Vid fortsatt planering föreslås etablering av en platsbyggnadsprocess i Majnabbe. Stora områden frigörs vid en flytt av färjorna och kan därmed öppnas upp för allmänheten. Genom platsbyggnad finns möjlighet att öppna upp platsen och bjuda till användning under den långa ledtid som uppstår mellan de långa planeringsprocesserna och ett faktiskt genomförande. Metoden testar också de idéer som planeringen föreslår och kan på så sätt bidra med kunskapsunderlag och erfarenheter för att nå stadens mål i området. Platsen utvecklas stegvis tillsammans med allmänheten, vilket både skapar demokratiska värden och stadslivsvärden.

Ekonomi

De ekonomiska förutsättningarna för att genomföra den strukturella förändring som är önskvärd i området är utmanande. För att en stadsomvandling till blandstad ska kunna genomföras, behöver Göteborgs stad fortsatt planera för att de övergripande anläggningar och investeringar som behöver komma till stånd, planeras i ett tidigt skede. Strategiska planeringsdokument som översiktsplanen och detaljplaneprogram som hanterar och beskriver de övergripande anläggningar som är aktuella för exploateringsbidrag, ska tillsammans med riktlinjer för exploateringsbidrag ge kommunen stöd för möjligheten att ta ut exploateringsbidrag för övergripande anläggningar. De områden och fastigheter som berörs av övergripande anläggningar behöver kartläggas för att kunna fördela kostnader och nyttor i tid inför kommande detaljplanearbeten.

Planområdet har en utmanande, långsmal geografi med ett begränsat markområde placerat mellan älv och nuvarande trafikled vilket påverkar möjligheten att skapa en rationell och effektiv kvarterstruktur. Framtida situation kring buller och luftmiljö till följd av trafikmängder och hastighet på Oscarsleden påverkar hur stor andel bostäder som den tillkommande bebyggelsen kan innehålla. Liknande utmaningar finns i att finna lämpliga ytor för kommunal service samt kvalitativ offentlig friyta och parkmark.

Omfattningen av investeringar som är nödvändiga för att påbörja utbyggnad och omvandling av Södra älvstranden i förhållande till den begränsade möjligheten att tillskapa intäkter i form av byggrätter leder till att det är en utmaning att nå en ekonomi i balans. I nuläget bedöms inte inkomsterna vid en utveckling täcka de exploateringsdrivna utgifterna vilket innebär att staden behöver skjuta till medel för att möjliggöra stadsomvandlingen.

Flera av de övergripande investeringarna behöver genomföras innan utbyggnad av kvartersmarken kan påbörjas. Sammantaget är det framtunga investeringar som behöver genomföras med risk för ett långt tidsspann från när kostnaderna uppstår och intäkterna förväntas beroende på konjunktur, utbyggnadsordning och tidsåtgång för att bygga ut infrastruktur etc.

Exploateringsekonomin behöver fördjupas löpande för att kunna bedöma kostnader och intäkter men också identifiera möjliga systemvinster, optimeringar samt effektiviseringar vilket också kan påverka områdets utbyggnad och innehåll.

Inkomster

Ett genomförande av stadsutveckling från industrimark till blandstad ger kommunen inkomster från markförsäljning, exploateringsbidrag och medfinansieringsersättning. Då staden förväntas köpa in marken från Göteborgs hamn kommer en stor del av den möjliga exploateringen inom området att ligga inom kommunägd mark. Således utgörs inkomsterna till allra största del av stadens framtida markförsäljning och endast till liten del av exploateringsbidrag och medfinansieringsersättning från privata byggaktörer.

Inkomsterna utgår ifrån marknadsvärdet för marken som, utöver områdets läge i staden, beror av exempelvis konjunktur, utbyggnadstidpunkt, markanvändning och upplåtelseform. Värdet kan komma att variera stort under den långa utbyggnadsperiod som omvandlingen av området förväntas pågå. En omvandling av området har potential att tillföra stadskvaliteter som kan leda till en stegvis positiv värdeutveckling på sikt.

Om nya tomträtter upplåts inom området ger detta staden årliga intäkter genom tomträttsavgälden.

Utgifter

Genomförandet av stadsutvecklingen bedöms medföra stora kostnader för staden. Flera av de nödvändiga åtgärderna inom området bedöms vara kostnadsdrivande. För att exploatera området krävs utförande av klimatanpassningsåtgärder

för hantering av högt vatten och skyfall. Det finns också stora behov av åtgärder för den omkring tre kilometer långa strandlinjen utmed området, som delvis utgörs av kaj och delvis av slänt/hamnbassänger. Stabilitets- och sättningsproblematiken inom området medför att utbyggnad av allmän plats riskerar att bli särskilt kostsam till följd av krävande grundläggningsmetoder. Ombyggnaden av Oscarsleden bedöms utgöra ytterligare en av de mer kostnadsdrivande åtgärderna. Markföroreningar bedöms generellt förekomma i relativt hög utsträckning inom området men omfattningen är osäker till följd av avsaknad av underlag kring den befintliga situationen. Hanteringen av markföroreningar riskerar att bli kostsam.

Genomförandet av en ändrad markanvändning kräver utbyggnad av ny allmän plats och teknisk försörjning inom området då befintlig infrastruktur inte är tillräcklig eller i rätt läge för att försörja planerad bebyggelse. Vilken omfattning, utformning och i vilka lägen den allmänna platsen kommer att anläggas påverkar kostnaderna. Gestaltning och teknisk lösning för kajer och älvstråk kan bli kostnadsdrivande. Behov och omfattning av påseglingsskydd är inte utrett.

Kostnaderna som kan uppstå vid byggnation för allmän plats antas fördelas mellan exploateringen och staden. De åtgärder som föreslås helt eller delvis skattefinansieras är stadsdelspark, pendelcykelstråk, omvandling av Oscarsleden och utvecklingen av Karl Johansgatan till ett stadslivsstråk. Nya älvförbindelser i form av färjelägen för kollektivtrafiken och eventuella broar bedöms inte vara exploateringsdrivna. I det fall Trafikverket kvarstår som väghållare för Oscarsleden är bedömningen att ledens omvandling kommer kräva kommunal medfinansiering. Med det följer en särskild hantering av den del av finansieringen som staden ska stå för.

Beroende på exploateringsgrad och hur stor andel bostäder som kan tillskapas i området vid en omvandling påverkas även behovet av kommunal service. Det saknas i nuläget kapacitet i befintliga grundskolor i närområdet, som annars hade kunnat bära behovet från tillkommande bostäder. I nuläget bedöms en grundskola och tre förskolor behöva byggas ut inom planområdet. Det är fördelaktigt för staden ur ett drift- och verksamhetsperspektiv med större skol- och förskoleenheter. I ett långsiktigt perspektiv påverkas stadens kostnader av möjligheten att bedriva en effektiv verksamhet av enheternas storlek. Möjligheten att tillskapa effektiva enheter behöver studeras vidare. Behov av kommunal service och idrottsanläggningar påverkar kommunens investeringsbehov men även vilka ytor som är möjliga att nyttja för bostadsbebyggelse. För kommunens exploateringsekonomi innebär ytor för kommunal service och idrott som upplåts med kommunintern markupplåtelse en minskad intäkt jämfört med intäkt från markförsäljning, samtidigt som funktionerna är en förutsättning för områdets utveckling med bostäder.

Även för dricks-, spill- och dagvatten kommer det att krävas stora investeringar för att bygga ut ledningsnätet i området. Områdets lokala VA-anläggningar, inklusive anläggningar för dagvatten, som krävs för att försörja den tillkommande bebyggelsen finansieras av VA-kollektivet enligt beslutad taxa. I nuläget bedöms inte en utbyggnad av området medföra några tröskelinvesteringar i

det övergripande ledningsnätet för dricksvatten eller spillvatten. När det gäller den övergripande dagvattenhanteringen kan kostnaderna komma att bli högre än normalt. Klimatanpassning av dagvattensystem kan medföra behov av stora ledningsdimensioner och pumpstationer vilket innebär både höga kostnader och stora ytanspråk. I nuläget avleds stora mängder dagvatten från befintlig stad genom planområdet, främst via dagvattenledningar som mynnar i Göta älv. Vid en omvandling av området kan det finnas behov av att förändra eller ersätta även befintliga anläggningar till följd av till exempel markhöjningar och utbyggnad av högvattenskydd. Det innebär att delar av de dagvattenåtgärder som behöver genomföras vid en stadsutveckling i området kan härledas till behov i den befintliga staden.

Även skyfallsanläggningar som behöver byggas ut inom området kan behöva hantera behov i den befintliga staden. Skyfallsanläggningar som enbart krävs för att möjliggöra en exploatering bekostas av exploateringsbidrag. Kostnader för anläggningar som inte bara är till för att möjliggöra en exploatering fördelas mellan exploateringsbidrag och kommunala skattemedel enligt en kostnadsfördelningsmodell baserat på nyttan av anläggningen.

Det bedöms finnas möjlighet att fjärrvärmeförsörja området genom den nya stamledning för fjärrvärme som planeras byggas ut genom området.

Arkeologiska utredningar och undersökningar kommer att krävas inom delar av området. Kostnaderna för arkeologi är i detta skede mycket oklara då det saknas tillräckligt med underlag.

Att stadsutveckla inom området kommer att belasta kommunens driftnetto. Hur omfattande driftskostnaderna blir påverkas mycket av val av tekniska lösningar för utbyggnad av till exempel högvattenskydd och kajkonstruktioner samt utformning av och mängden allmän plats.

Exploateringsbidrag och medfinansiering

Staden avser att i kommande detaljplaner inom området där fastigheter tilldelas nya byggrätter finansiera del av genomförandet genom exploateringsbidrag, vilket regleras i exploateringsavtal. Exploateringsbidraget ska bland annat täcka kostnader för anläggandet av allmän plats såsom lokalgator och parker men kommer också behöva täcka delar av de övergripande anläggningarna.

Staden har för avsikt att inom området ta ut exploateringsbidrag för åtgärder som är steg i en etappvis utbyggnad och som är en förutsättning för kommande detaljplaneområden så som högvattenskydd och kajer, skyfallsanläggningar, omdaning av Oscarsleden. Exploateringsbidraget kan i dessa fall komma att avse sådana åtgärder som utförts före exploateringsavtals ingående. Även förskotteringav exploateringsbidrag för kommande åtgärder kan bli aktuellt vid en etappvis utbyggnad.

Exempelvis skulle staden för att kunna finansiera en ombyggnad av Oscarsleden, i enlighet med PBL 6 kap. 40§, ta ut medfinansieringsersättning från exploatörer som har nytta av åtgärden.

2. ANALYSER

2.1 ANALYSER AV OMRÅDET

Analyser av området har gjorts avseende Oscarsledens möjliga utveckling och tillhörande trafikanalyser för vad en inriktning mot en mer integrerad stadsgata skulle innebära. Även möjliga lägen för framtida gång- och cykelbro har studerats. Vidare har även en viktig utgångspunkt varit Göteborgs utvidgade innerstad (GUI) och att skapa förutsättningar för en utvidgning av innerstadens traditionella kvartersstad med gena och sammanhängande stråk. Stadsformsanalyser har utgjort ett verktyg för att beskriva detta utifrån test av olika strukturer.

En möjlig struktur för området, som följer föreslagen markanvändning i översiktsplanen, har godkänts som inriktning i fortsatt planering(bild till höger). Strukturidén ska ses som en av flera möjliga strukturer för området men utgjort en utgångspunkt för analyserna.

I Del 2 av detta kunskapsunderlag redovisas därmed en sammanfattning av de analyser som gjordes på strukturidén, för att visa på potential och konsekvenser av ett möjligt genomförande.

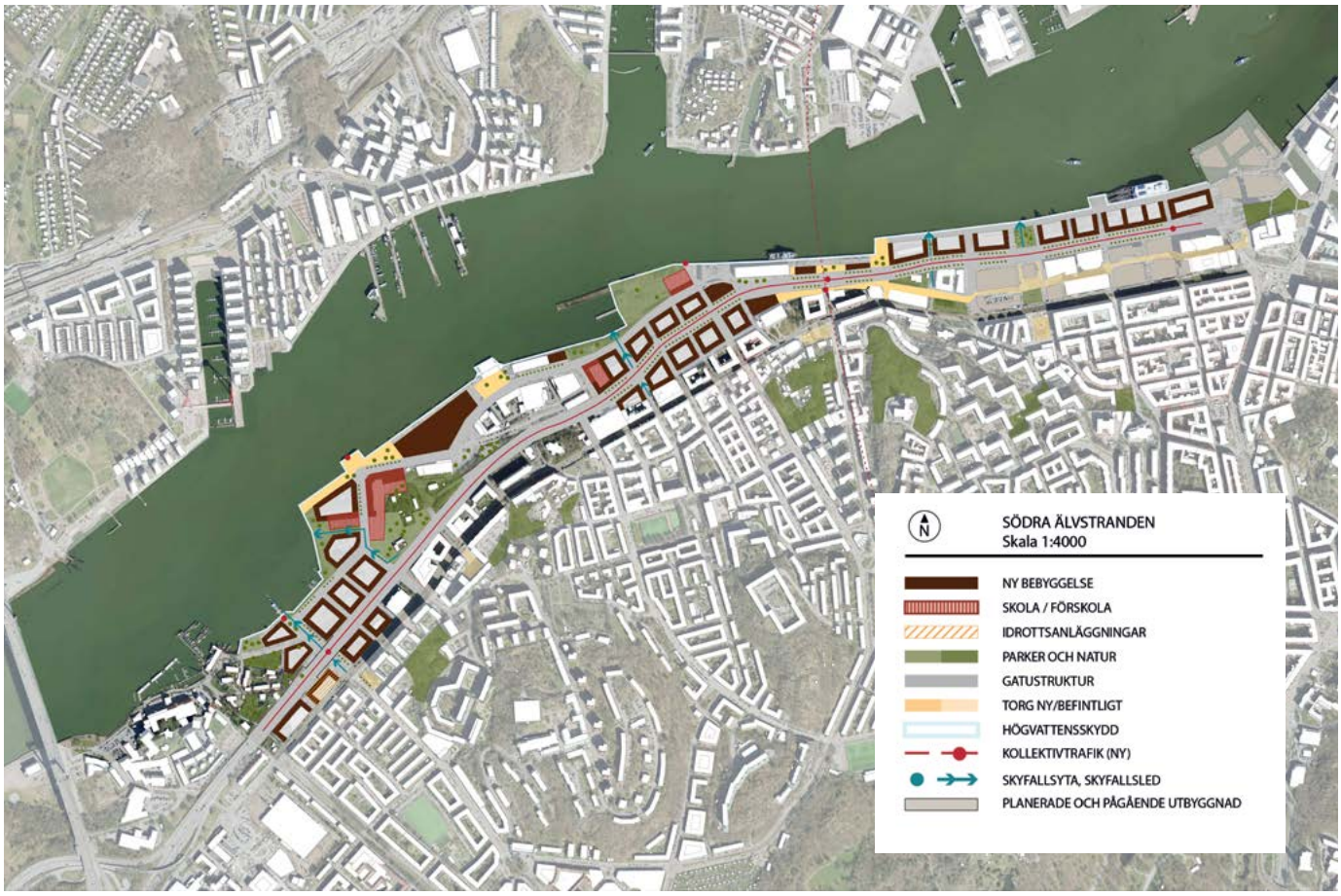
Strukturidé för området

Den övergripande strukturen för Södra älvstranden, området mellan Järnvågen och Klippan, bygger på att skapa förutsättningar för en utvidgning av innerstadens traditionella kvartersstad och att aktivera älvrummet.

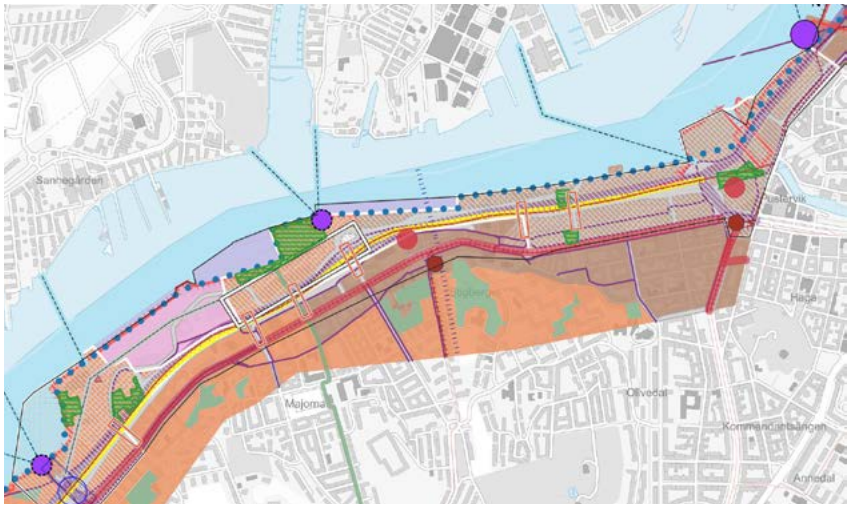
Strukturidén tar sin utgångspunkt i de stadsstrukturer som finns söder om leden, både gällande bebyggelsemiljöer och gatu- och parkmiljöer. Fokus handlar om att knyta stadsdelen Majorna-Linne till älven och att minska barriäreffekten av Oscarsleden. Innerstadens traditionella kvartersstad utvidgas mot älven i dalgångarna.

Oscarsleden omvandlas successivt mot en mer integrerad stadsgata, med sänkta hastigheter och ny utformning av gaturummet, och utgör ryggraden i den nya kvartersstrukturen. Grönblåa strukturer förlängs från Slottsskogen till älvrummet. Nya offentliga rum och ett älvstråk tillgängliggör området för allmänheten. Området klimatanpassas för att möta stigande havsnivåer och skyfall.

Inom området möjliggörs plats för fortsatt fiskhamnsverksamhet. Tillkommande bebyggelse försörjs med service samt lokaler för handel och kontor. Strukturen möjliggör lokaler för kulturverksamheter som finns på platsen idag och ger möjlighet för nya.



Framtagen strukturidé för Södra älvstranden - ”Innerstaden växer mot älven”



Utsnitt ur förslag till granskningshandling, markanvändningskarta för ändring av översiktsplanen för Södra älvstranden. Flera strukturer är möjliga inom föreslagen markanvändning.

2.2 TRAFIKANALYSER

I planeringsarbetet har en inriktning för Oscarsleden varit en mer integrerad gata i markplan med fler plankorsningar. Samtidigt ska en långsiktig och hög framkomlighet för kollektivtrafiken i enlighet med Målbild Koll2035 säkerställas. En omvandling av Oscarsleden får konsekvenser för trafiksystemet i stort och trafikanlayser i tidigt skede har därmed gjorts utifrån en mer integrerad gata.

Tidiga makroanalyser trafik

Tidiga och övergripande trafikanalyser har genomförts under 2024 för att skapa en bild av konsekvenserna av en förändring av Oscarsleden, för att på så sätt börja ringa in de frågor som behöver hanteras mer noggrant i efterföljande planering.

På makronivå har analyser genomförts för nuläget (i modellen basår 2014) och enda förändringen är kodningen av Oscarsleden, med sänkt hastighet till 40/60 km/tim mellan Kungssten och Järnvågen, samt fem plankorsningar. Trafikmodellen svarar då med att flytta över trafik till Lundbyleden (ca 6 000 fordon), Dag Hammarskjöldsleden (ca 3 000 fordon) samt E6 (ca 1 500 fordon). Detta kan jämföras med analyser som tagits fram för att bryta ner stadens mål om minskat vägtrafikarbete, där en allmän sänkning av hastigheten på vägarna i staden och på större leder har undersökts. I modellanalysen har hastigheten på gator inom Göteborg och Mölndal som idag har skyltad hastighet 50 km/tim eller 60 km/tim sänkts till 40 km/tim. På de centrala lederna (Oscarsleden, Lundbyleden, Söderleden, Västerleden och E6 söder om Brunnsbo) har justering av hastigheten gjorts till 60 km/tim. Trafikmodellen svarar då med att flytta trafik till andra färdmedel, snarare än att flytta trafik mellan olika vägar.

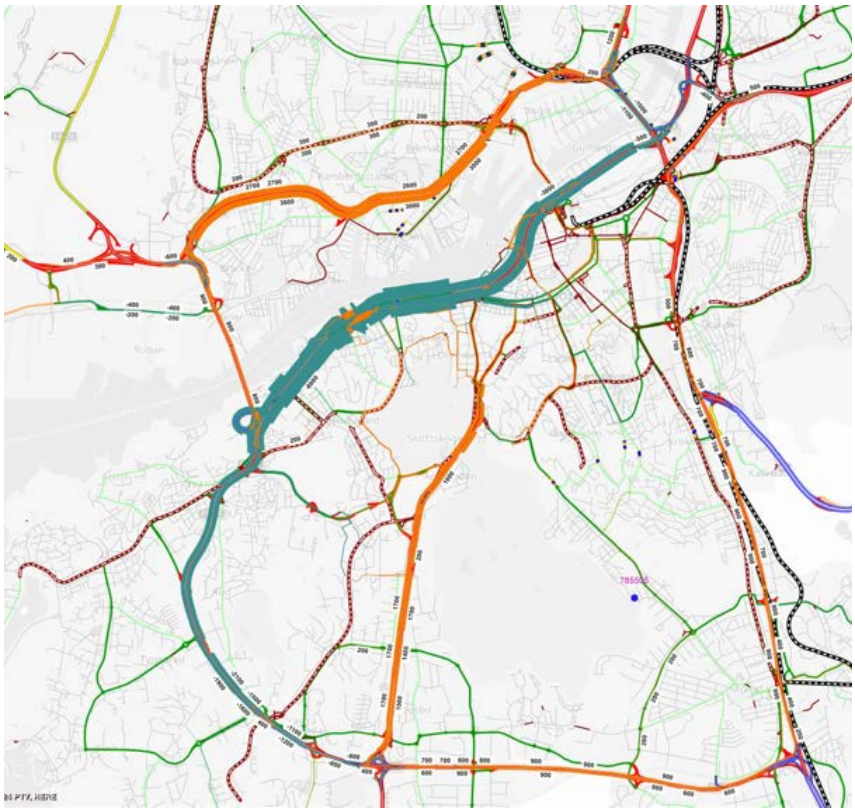
Tidiga mikroanalyser trafik

Tidiga mikroanalyser har genomförts för att testa principen av att ersätta en planskild trafikplats med tre signalreglerade trevägskorsningar där gående och cyklister kan korsa leden, och hur detta skulle påverka köuppbyggnad under en maxtimme på Oscarsleden med 4 000 fordon. Analyserna visar att köuppbyggnad kan förväntas, men beroende av omloppstiden kan dessa eventuellt hanteras inom ett omlopp, där trafiken från Götatunneln är mer hanterbar än den från Kungssten. Då huvudströmmen av trafik är den som färdas längs Oscarsleden blir omloppstiderna oerhört utslagsgivande på köbildningen i modellen. Beroende av antal korsningar, placering av korsningarna och tidsstyrning av trafiksignalerna visar modellen att eventuell köbildning som växer ut till Kungsstensmotet respektive ner i Götatunneln vid Järnvågen kan undvikas även i maxtimmen.

.

Tidiga bedömningar av trafikalstring

I nuläget bedöms alstringen till färjeterminalerna på Masthugget och Majnabbe till cirka 2 000 fordonsrörelser per dag (vardagar) där fördelningen mellan lastbilar och personbilar varierar över året. Utifrån att planförslaget skulle omfatta i storleksordningen 2 500 bostäder innebär detta en trafikalstring i storleksordningen 12 000 resor per dag. Utöver de resor som alstras av bostäderna tillkommer resor till och från andra funktioner inom området, såsom skola, förskola, handel och kontor. Utifrån områdets centrala läge i staden, den nära tillgången till befintliga och framtida målpunkter samt möjligheten att kollektivtrafikförsörja området, finns det förutsättningar att eftersträva och möjliggöra för att hålla andelen bilresande låg och i enlighet med mål om hållbart resande och minskat vägtrafikarbete. För att ligga i nivå med dagens bilresealstring som genereras av befintliga verksamheter norr om Oscarsleden behöver andelen bilresor i området hålla sig kring 15 procent av alla resor.

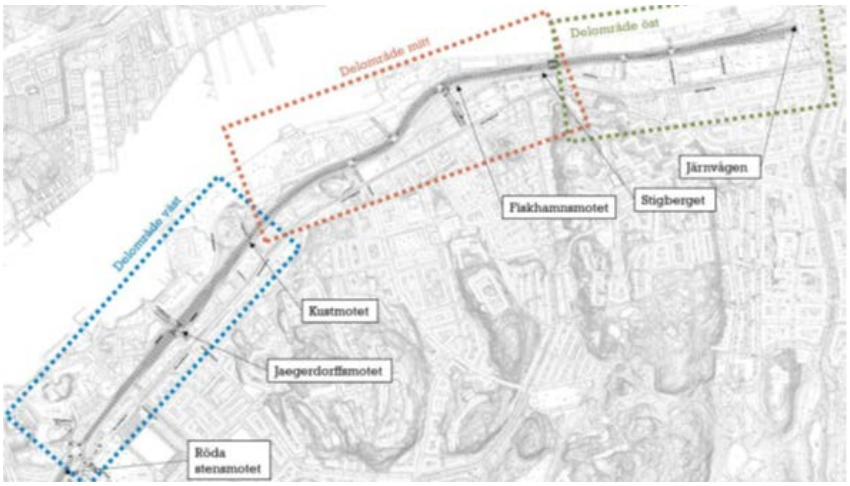


Bilder: Tidiga makroanalyser som redovisar principiell påverkan på Göteborgs trafiksystem i stort vid en sänkning av hastigheten på Oscarsleden (till vänster), respektive en sänkning av hastigheten på leder och gator i centrala Göteborg

Analys av utformning mot en mer integrerad stadsgata

Med utgångspunkt i en mer integrerad stadsgata med fler plankorsningar har en analys i tidigt skede gjorts utifrån möjligheter och begränsningar för genomförbarhet. Fokus har varit på möjliga korsningspunkter, linjeföring och nivåer/tillgänglighet utifrån principer i VGU(vägar och gators utformning), Trafikverket.

Omvandlingssträckan omfattar hela Oscarsleden från Röda stensmotet i väst till Järnvågen i öst och delas in i tre delområden: väst (Röda stensmotet-Kustmotet),mitt (Kustmotet-Stigberget) och öst (Stigberget-Järnvågen).



Översiktsbild delområden(Trivector),Blå: väst, Röd: mitt, Grön: öst

Generella principer för framtagning av föreslag:

- **Linjeföring**: Linjeföringen i förslagen utgår i första hand ifrån ledens befintliga läge men anpassas vid korsningar för att säkerställa godtagbar lutning för fotgängare och cyklister på anslutande gator.
- **Korsningspunkter**: Förslag avseende placering och utformning av korsningspunkter utgår ifrån resultatet av analyser av stråk med vissa justeringar. Tillgängligheten och framkomligheten för fotgängare och cyklister förbättras genom att tillskapa flertalet korsningsmöjligheter i plan. För motorfordonstrafiken föreslås ett flertal trevägskorsningar, respektive höger in/höger ut, i plan, som potentiellt i framtiden kan omvandlas till fyrvägskorsningar.
- **Typsektion**: Nedan visas framtagen typsektion för leden. I det fall metrobuss kommer att trafikera sträckan kan ett körfält ersättas av busskörfält.

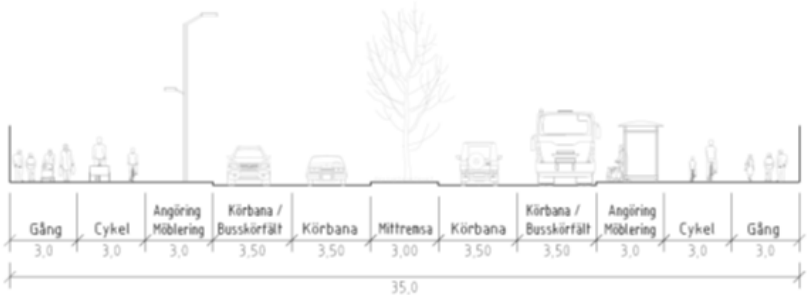


Illustration över typsektion för en mer integrerad Oscarsled, 35 meter(Trivector)

Delområde väst - Röda stensmotet-Kustmotet

Två alternativa lösningar har studerats för Jaegerdorffsmotet och Kustmotet: I ett alternativ behålls Jaegerdorffsmotet som en planskild trafikplats. För att öka tillgängligheten för gående och cyklister, minska trafikplatsens ytanspråk och skapa en mer lämplig trafiksituation för motorfordonstrafik ordnas en cirkulationsplats under leden. I det andra alternativet tas ramperna vid Jaegerdorffsmotet bort och en koppling mot Älvsborgsgatan skapas med på- och avfart för norrgående trafik. Vid Kustgatan ordnas även på- och avfarter med koppling österut för norrgående trafik samt västerut för södergående trafik. Anpassning till befintliga lokalgator söder om leden behöver utföras med eventuell avstängning/vändmöjlighet från söder, respektive mur i norr.

Linjeföringen för sträckan mellan Såggatan och Jaegerdorffsmotet har justerats något i sydlig riktning för att skapa tillräckligt utrymme för en retardationssträcka i anslutning till den nya kopplingen på norra sidan vid Kustgatan. För resten av delsträckan har leden behållit befintlig linjeföring för motorfordonstrafik. Gång- och cykeltrafik sker på Karl Johansgatan respektive på andra sidan leden på Majnabbegatan och i Klippan-området och återansluter vid Kustmotet via befintliga på- och avfarter för motorfordonstrafik. På södra sidan om leden kan det vara möjligt att leda cykeltrafik mellan Kustmotet och Jaegerdorffsmotet. Det behöver dock utredas vidare om det är lämpligt.

Delområde mitt - Kustmotet-Stigberget

Nya kopplingar skapas söderut mot Såggatan och norrut vid Styrmansgatan. Korsningarna utformas som signalreglerade trevägskorsningar med vänstersvängkörfält i Oscarsledens i båda riktningar och en gång- och cykelpassage. Trafikplatsen vid Fiskhamnsmotet ersätts av en trevägskorsning i plan och kopplar an till Djurgårdsgatan mot sydost. Den befintliga gång- och cykeltunneln vid Såggatan rivs alternativt fylls igen, och ersätts av passage i plan. På grund av betydande nivåskillnader vid Djurgårdsgatan (Fiskhamnsmotet) behöver ledens linjeföring anpassas för denna delsträcka. Gång- och cykelbanor följer ledens linjeföring längs hela delsträckan.

Delområde öst - Stigberget-Järnvågen

Nya kopplingar tillskapas söderut i höjd med Johannesplatsen samt norrut vid Östra Sänkverksgatan. Korsningarna utformas som signalreglerade trevägskorsningar med vänstersvängkörfält i Oscarsledens båda riktningar och en gång- och cykelpassage. En anslutning vid Värmlandsgatan bedöms komplex på grund av konflikt med påfartsrampen till Oscarsleden.

På den här delsträckan följer leden till stor del befintlig linjeföring men anpassas efter utformning av korsningen med Djurgårdsgatan (Fiskhamnsmotet) och placering av metrobusshållplats. Då det inte finns några betydande höjdskillnader till anslutande vägnät kan nya anslutningar skapas utan att det påverkar linjeföringen. Gång- och cykelbanor följer ledens linjeföring med anpassning till metrobusshållplats samt vid anslutning till Järnvågen där de ansluter via ramper till Järnvågsgatan. Helheten i denna punkt behöver synkroniseras med exakt utformning av Masthuggskajen. Leden ansluter i öst mot Götatunneln och Järnvågen i dess befintliga utformning.

Trafikanalys av en omvandlad Oscarsled utifrån strukturidé

Utifrån inriktning mot en mer integrerad Oscarsled och förslag på möjlig utformning av trafikstruktur med flertal plankorsning och ny sektion har en trafikanalys gjorts utifrån påverkan och effekt på trafiksystemet i stort. Ett fokus för den analysen har varit de stora lederna i Göteborg.

Trafikanalysen (SBF-2025-00809) genomfördes under 2025 i huvudsak med hjälp av Göteborgs strategiska prognosmodell i Visum (GSM). Modellen är statisk, vilket bland annat innebär att hantering av trängsel är förenklad. Förändrade ruttval eller byte av färdmedel på grund av trängsel i vägnätet tenderar därför att underskattas i denna typ av modeller. Trafikalstring och färdmedelsfördelning för kollektivtrafiksresenärer, cyklister och fotgängare har beräknats i uppdraget, men de differensbilder från trafikmodellen som redovisas avser endast biltrafik.

Analysen har tagit sikte på en längre tidshorisont där omvandling förutsätts vara genomförd (ca år 2050). Prognoserna kan användas för att bedöma effekt av såväl en framtida situation där omställning mot ett mer hållbart resande är genomförd samt som jämförelse mot en situation som baseras på en mer traditionell prognos för trafikutveckling.

Analysen har som utgångsläge jämförelsealternativ år 2035, förkortat JA. Detta innebär att scenarion som jämförs utgår från och jämförs mot jämförelsealternativet. Jämförelsealternativet är baserat på Trafikverkets basprognos 2035 avseende befolkning och arbetstillfällen samt resande per person avseende modellens basår 2014. På en övergripande nivå innebär basprognosen en ökning av biltrafikresorna till, från och inom Göteborg med 25 procent. I basprognosen ingår en befolkningsökning i Göteborg från 492 000 till 651 000 invånare vilket motsvarar en ökning om 32 procent.

Förutsättningarna för analysen har utgått från ovan nämnda inriktning där Oscarsleden görs om till att enbart ha korsningar i plan, varav flertalet signalreglerade. Ny hastighetsreglering blir 60 km/tim mellan Klippan och Kustmotet för att sedan övergå till 40 km/tim fram till Järnvågsmotet/Götatunnelns mynning. Antal körfält förblir två i vardera körriktning men ett av körfälten görs om till busskörfält enligt ambitionen kopplad till Metrobuss och Målbild koll2035.

Differensbild mellan JA och utredningsalternativet (UA) för Oscarsleden visas i Figur X, alltså vad som händer med trafikflödena när området är fullt utbyggt. Kombinationen av exploateringen och infrastrukturåtgärder resulterat i att trafiken minskar på Oscarsleden uppemot 26 500 fordon per vardagsdygn. Minskningen varierar dock mycket på olika delar av leden och är som mest mellan Fiskhamnsmotet och Järntorgsmotet. Trafiken letar sig till andra vägar såsom Lundbyleden, Hjalmar Brantingsgatan och Dag Hammarskjöldsleden.

Jämfört med JA, ökar ny markanvändning biltrafikflödet på Oscarsleden med 1 900 fordon, infrastrukturförändringen minskar biltrafikflödet med 25 100 fordon, tillsammans ger ny markanvändning och infrastrukturändringen en minskning med 23 400 fordon.

Sju mätpunkter har valts ut på de större lederna för att se scenariernas trafikpåverkan. En sammanställning har tagits fram med trafikmätningar för 2022/2023, trafik för jämförelsealternativet (JA), total trafik för de olika scenarierna samt differensen mot JA. Trafikmätningarna anger antal motorfordon som passerar ett snitt för ett årsmedelvardagsdygn (ÅMVD) som inkluderar samtliga motorfordon på vägen, exempelvis bilar, bussar och lastbilar.

På Oscarsleden ökar trafiken från nulägets knappa 52 000 fordon per dygn (år 2023) till basprognosens nästan 84 000. Omvandling av Oscarsleden utifrån analyserat alternativ medför en minskning med drygt 23 000 till ungefär 61 000 fordon per dygn. Kommunala vägar vid Oscarsleden påverkas främst av att anslutningar till leden stängs och att nya anslutningar till leden byggs, vilket sammantaget gör att trafiken väljer andra vägar till och från dessa anslutningar. Exempelvis minskar trafiken jämfört med JA på Djurgårdsgatan (- 5 100) och Slottsskogsgatan (- 700) och ökar i stället på de parallella Såggatan (+ 2 100), Bangatan (+ 1 300) och Älvsborgsgatan (+ 1 200).

Vid en ombyggnad av infrastrukturen minskar trafiken på den ombyggda Oscarsleden. 73–75 procent av minskningarna förklaras av att trafiken väljer antingen andra vägar eller andra färdmedel. Resterande 25–27 procent av minskningarna av trafikflöden förklaras av att de nya målpunkter som medförs av projekten leder till kortare resor och därmed mindre trafik.



Differensbild mellan UA (uppdaterad markanvändning och infrastruktur) för enbart Oscarsleden och JA (från Stora-leder analys).

Biltrafiken på Oscarsleden ökar från nuläge till JA med 29 procent, medan omvandlingens påverkan från JA till UA är en minskning med 28 procent. Biltrafiken kommer med en omvandling av Oscarsleden att omfördelas och innebära ökningar på Lundbyleden med 10 procent, Dag Hammarskjöldsleden 13,5 procent, Toltorpsgatan 2,6 procent, Söderleden 3,2 procent och E6:an med 0,8 procent jämfört med JA. Västerleden och Tingstadstunneln avlastas något.

Omvandlingen av Oscarsleden innebär att kapaciteten på leden minskar, vilket gör att biltrafiken måste välja andra vägar. Minskningen på leden är betydligt större än ökningen på alternativa vägar; tillskottet från omvandlingen av leden och omfördelningen av biltrafik utgör bara en bråkdel av den ökning som JA förutspår. I analysrapporten redovisas utöver genomförd analys resonemang om hur ytterligare åtgärder kopplat till hållbart resande kan användas för att få nå stadens mål om ett hållbart resande, både inom och utanför stadens rådighet. Här beskrivs bland annat delar som skatter och avgifter, kollektivtrafikinvesteringar på systemnivå, hastighetssänkningar och parkeringsåtgärder utgöra exempel på åtgärder som tillsammans kan få effekt på trafiksystemnivå.

Då utgångspunkten för trafikanalysen har varit att använda sig av Trafikverkets basprognos tydliggörs effekterna av den generella trafikökning i samhället som förväntas i framtiden om inga trafikstyrande eller trafikminskande åtgärder vidtas, både för trafiksystemet i stort och på Oscarsleden. Göteborgs stad har målsättning om att minska vägtrafikarbetet med 25 procent från 2021 till 2030, vilket är ett led i att uppnå övergripande mål i FN:s globala hållbarhetsmål Agenda 2030, i Sveriges nationella miljömålssystem samt i Parisavtalet. Här ingår, tillsammans med stadens och regionens satsning på en kapacitetsstark kollektivtrafik på trafiklederna, att börja ställa om storskalig statlig och kommunal infrastruktur mot en mer hållbar mobilitet och stadsmässighet.

2.3 KVARTERSSTRUKTUR

Planeringen av centrala Göteborg ska syfta till att stödja en utvidgning av stadskärnan och innerstaden utifrån inriktning om lägesbaserad planering och en bebyggelsestruktur i enlighet med den traditionella kvarterstaden. För Södra älvstranden utgör Göteborgs utvidgade innerstad(GUI) även en utgångspunkt för arbetet. Bebyggelsestrukturen som ansluter till området för Södra älvstranden utgörs av kvartersstad, men den ser olika ut för olika områden och har lokala skillnader. Analyser har gjorts utifrån GUI och förutsättningar i området avseende möjligheten att koppla ihop befintlig kvartersstruktur med en ny struktur mellan Oscarsleden och älven.

Strukturidé och GUI

Strukturen som tagits fram i Pm Strukturidé för Södra älvstranden skiljer sig från GUI genom att inte hela Oscarsleden föreslås som framtida boulevard med möjliga gatukopplingar i varje kvarter samt att Jaegerdorffsmotet fortsatt är planskilt. Detta utifrån politisk inriktning om att möjliggöra för kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket. Möjliga kopplingar i gatuplan föreslås istället i särskilda stråk med god genhet för många. Strukturen liknar i mycket GUI med vissa undantag. Generellt har föreslagen struktur större kvarter för att möjliggöra tillräckligt stora gårdar och höjd på ny bebyggelse. Hänsyn till skala och siktlinjer för kulturmiljöområden har även övergripande studerats utifrån struktur.



Vybild över Majornas traditionella kvartersbebyggelse, Oscarsleden och Fiskhamnen

Göteborgs utvidgade innerstad (GUI)

GUI redogör för en struktur med byggnader, mellanrum och gata i en sammanhängande struktur, samt möjliga brokopplingar över älven. Kvarter och byggnader redogörs på kort- och lång sikt och dess höjd beror på gatans bredd, vilket generellt är cirka 7 våningar. Alla kvarter har verksamheter i bottenvåningar men inga särskilda funktioner pekas ut förutom parkeringshus. För att kunna bygga stadsmiljöer enligt strukturen behövs mindre förskole- och skolenheter samt mindre sammanhängande friyta. En utgångspunkt är lokalisering av förskolor på innergårdar, samt i kvarter nära skola, park och lugna gator.

GUI är ett förslag som baseras på äldre gång och cykelvänliga stadsplaner samt Göteborgs ursprungliga gatunät som visar hur innerstadens stadsdelar skulle kunna kopplas ihop även i framtiden. För att säkerställa en långsiktig och hög framkomlighet för kollektivtrafiken så omvandlas Oscarsleden i GUI:s förslag till en 35 m genomfartsboulevard där kollektivtrafiken ges egna körfält mellan trädraderna. Denna lösning har som målbild att kunna ske helt i plan men utesluter inte möjligheten för planskildhet för kollektivtrafiken vid behov och rimlig genomförandeekonomi. Genomfartsboulevarden ansluter till huvudgatan igenom Järnvågen, vidare till Operagatan, Bergslagsgatan genom Gullbergsvass och vidare upp till Marieholmsgatan samt Gamlestan.

En omvandling av Oscarsleden till en stadsgata med ett mått på cirka 35 meter (likt dagens Vasagatan) är ett viktigt strukturellt element i GUI. Omvandlingen möjliggör att på lång sikt kunna korsa gatan i plan i varje kvarter. Det innebär ungefär ett 30-tal plankorsningar var cirka 60–120 meter, samt förutsätter minskade hastigheter och fordonsflöden. En omvandling kräver att planskildheten successivt byggs bort. En huvudprincip är att ny bebyggelse inte ska omöjliggöra framtida kopplingar samt möjligheten att inhämta investeringar till större omvandlingsåtgärder. Utbyggnad i etapper och i lägen som möjliggör framtida omvandling är därmed viktigt.

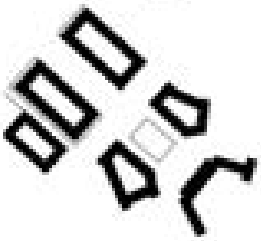


Utdrag av bilder ur Göteborgs utvidgade innerstad(GUI) för området. I arbetet med GUI pågår en uppdatering över området Södra älvstranden och bilderna synliggör ny aktuell uppdatering från 2026.

Olika typer av kvartersstad



Linnéstaden



Majorna, Kungsladugård



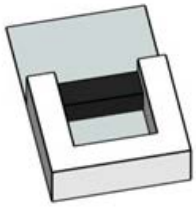
Fixafabriken

KLASSISK KVARTERSSTAD

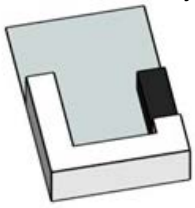
Den klassiska kvartersstaden ser olika ut i olika städer och stadsdelar, vilket är kopplat till under vilken tidsepok som den skapats. I stora drag är det gemensamma att byggnader, mellanrum och gata finns i en sammanhängande gatustruktur där kvarter och platser har tydliga samband med varandra. Bebyggelsens utbredning och höjd regleras, men inte dess användning. I den äldsta kvartersstaden saknas gårdar i dagens betydelse, tätheten inom kvarteren är hög, med en labyrint av inre smågårdar. Tidigt 1900-tal tog nya ideal över med öppna gårdar utan gårdshus där de boende kunde mötas, barnen leka och där det fanns plats för odlingar och rekreativ grönska. Landshövdingehuskvarteren är också lägre än den mer centrala kvartersstaden. Utvecklingen under 1900-talet har frångått kvartersstadens mått och kvaliteter, och med bilens intåg har en ny logik för gators användning blivit förhärskande i planeringen. Detta har lett till glesa stadsrum och en utglesning av staden. På senare år har kvartersstadens kvaliteter återigen lyfts. I nära anslutning till södra Älvstranden har nya typer av kvarter tillkommit i Nya Masthugget och i Fixfabriken. I Masthuggsplanen är kvarteren relativt små och oregelbundna och gatumåtten präglas av trafikens logik. Bebyggelsen är storskalig och har en annnan skala än omgivande kvartersstad. I Fixfabriken är kvarteren mer regelbundna och fördelningen mellan gatumark och kvartersmark mer effektiv, men har utformats med högdelar i hörnlägen, för att möta krav på hög exploatering och för att få ner ljus i gårdarna.



Förskolans gård är del av bostadsgården



Förskolans gård är del av slutet kvarter men delar ej gård



Kvarteret är delvis öppet och kan till exempel ansluta till park

SKOLOR/FÖRSKOLOR I KLASSISK KVARTERSSTAD

I den klassiska kvartersstaden har institutionsbyggnader såsom skola haft en särställning i kvartersstrukturen. Skolornas behov av friytor i utemiljöer med vistelsekvaliteter tillsammans med den tidens idéer om lärande skapade öppna kvarter i den i övrigt slutna stadsväven. Tillsammans med torg och platser erbjöd dessa ytor ljus och luft att tränga in även i omgivande kvartersstrukturer. Förskolor har inte funnits i den klassiska kvartersstaden, däremot har bebyggelsen kunnat användas för olika skolformer i senare tider, främst för mindre skolenheter som har kunnat inrymmas i befintliga lokaler där hyror är överkomliga. Fristående verksamheter i mindre enheter utan krav på friytor kan också hittas i den befintliga kvartersstaden.

När ny kvartersstad ska byggas behöver samtida behov belysas för att hitta rätt i hur kvarter och kvartersmark ska utformas. Den kommunala verksamhetens behov av tillräckligt stora enheter för att klara ekonomi och kvalitet kräver strukturella förutsättningar som gör att verksamheten kan vara svår att kombinera med exempelvis bostäder. Behoven av friyta kan bli styrande för kvartersstorlekarna och enheterna blir så stora att andelen barn som använder gårdarna riskerar att skapa störningar för de boende samtidigt som utemiljöernas kvalitet påverkas. Utbildningslokaler skiljer sig också i mått, avseende bland annat byggnaders djup och höjd på bjälklag, vilka mer motsvarar verksamhetslokaler än bostadshus. En nytolkning av specifika skolbyggnader på utpekade tomter kan fortsatt behöva beaktas av ekonomiska och praktiska skäl, men också av kvalitativa skäl. Utbildningslokaler med utemiljöer är tillgängliga för allmänheten kvällar, helger och lov. De utemiljöer som staden bygger har höga krav på att de ska ingå i den samlade grönstrukturen. Om det går att placera en skolgård i direkt anslutning till park eller annan utemiljö på allmän plats, kan det vara en kompensatorisk åtgärd som ger möjlighet att minska skolgården i sig.

Kvartersstad, skala och siktlinjer

Inom området har skala och struktur översiktligt studerats och analyserats. Detta utifrån att ny bebyggelse enligt struktur föreslås i det flacka hamnområdena närmast älven. Omkringliggande bebyggelse ligger längs med Karl Johansgatan där topografin varierar. Det gör att ny bebyggelse i enlighet med struktur kommer ha en framträdande position vid älvrummet. Skala på kommande bebyggelse och siktlinjer i gatustråk blir viktiga att studera vidare för att koppla ihop ny bebyggelse med befintlig. En skala som kan följa terrängen ses enligt de analyser som gjorts kunna framhäva stadsiluettens topografiska variationer och den bakomliggande bebyggelsen kan även fortsatt ha en framträdande roll i älvrummet. Om skala, siktlinjer och topografi inte beaktas finns risk att främst ny bebyggelse synliggörs i älvrummet.

Jämförelsestudie med typillustrationer som visar hur stadsiluetten och läsbarheten av staden i djupled påverkas av hypotetiska bebyggelsevolymer(nedan).

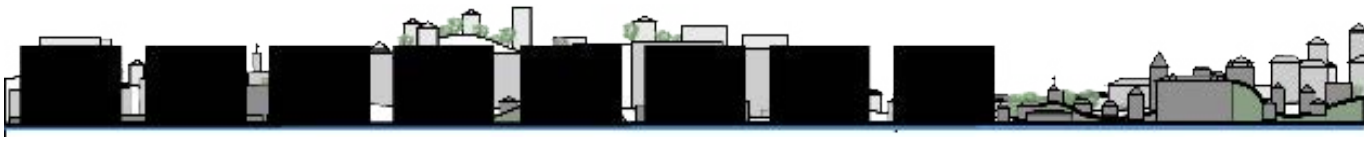


Illustration över stadsiluetten visar volym för hus i ca 11-12 vån.



Illustration över stadssiluetten för volym för hus i ca 6-7 vån.

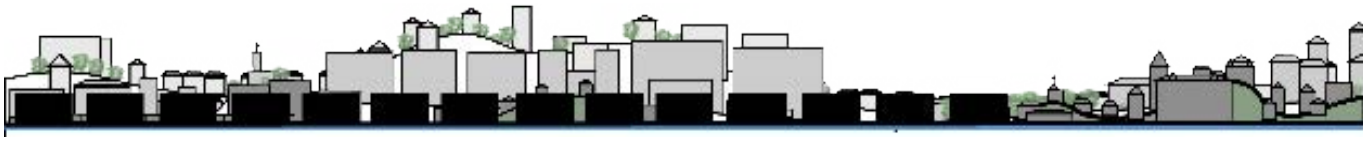


Illustration över stadssiluetten för volym för hus i ca 3-4 vån.



Illustration över stadssiluetten med en varierad volym för hus i ca 3-4 vån, 6-7 vån och 11-12 vån.

Jämförelsestudier gjordes inom ramen för ett arbete kring kulturmiljö- och landskapsanalys för Södra älvstranden 2025(Patrica Wichtel och Cecilia Ödén) .

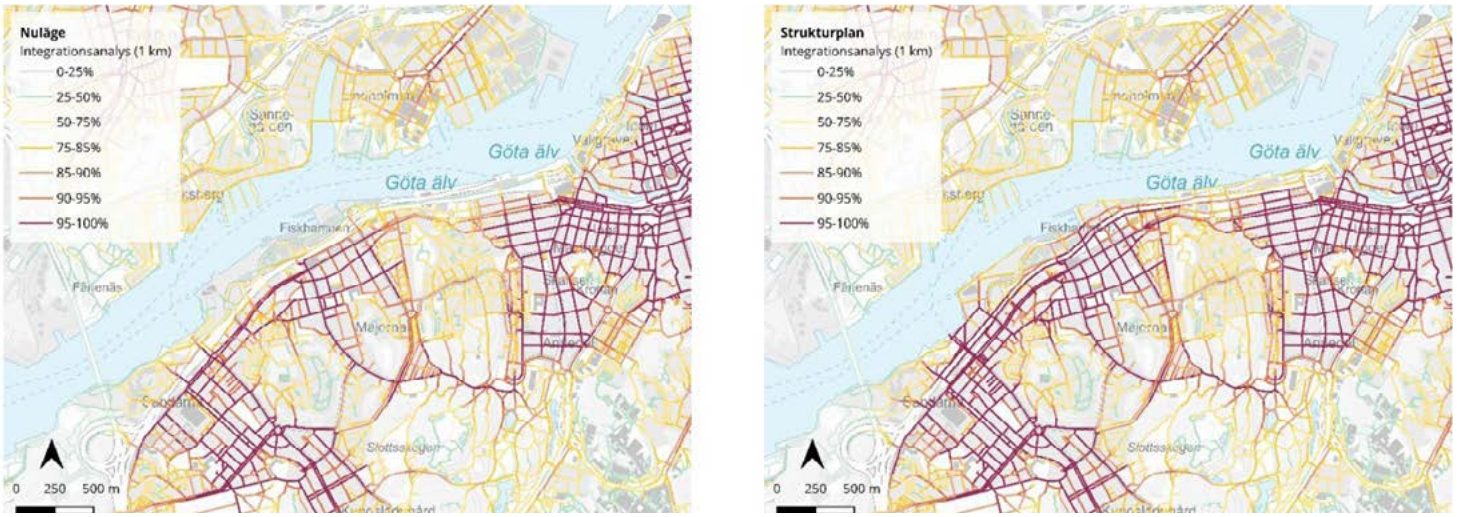
2.4 STADSFORMSANALYSER

Genom stadsformsanalyser går det att analysera integration ihop med genhet i föreslaget gatunät, samtidigt som det går att överlagra boendetäthet och arbetandetäthet. Kombinationen kan förklara hur olika lägen idag och i framtiden kan ha stadslivspotential. Potential för stadsliv finns i viktiga stråk som har en hög uppkoppling kombinerat med många boende och arbetande i närheten. Här finns bland annat potential för lokaler i bottenvåningar som är utpekat.

Stadsformsanalyserna synliggör att det är av strategisk vikt att kunna korsa Oscarsleden i förläningen av de föreslagna gatorna, för att det nya området mellan älv och led, ska kunna integreras och utgöra en utvidgad innerstad. Ett sammanhängande gatunät är viktigt för strukturen. De föreslagna gatorna i strukturen är Kustgatan, Såggatan, Styrmansgatan, Djurgårdsgatan, Hälsingegatan och någon av Sänkverksagatorna. Förlängningen av Värmlandsgatan uppvisar hög potential men är ej möjlig utifrån Göta tunnelns av- och påfartsramper.

Området runt Stigberget och Jaegerdorffsplatsen ses i föreslagen struktur få förändrat läge i staden med högre potential för att utveckla stadslivskva¬liteter med goda lägen för centrumfunktioner med förstärkt kollektivtrafik. Det nya fiskhamnsområdet kan bli en plats med både hög dag- och nattbefolkning och kan bidra till en spännande blandning.

Lokaler i bottenvåningar har särskilt hög potential att få ett bra handelsläge i lägen och stråk med hög stadslivspotential. Vid en omvandling av Oscarsleden mellan Järnvågen och nya fiskhamnsområdet finns stor potential att ta hand om och dra nytta av stadslivspotentialen med framtida lokaler i bottenvåningar. Även längs det redan planerade aktivitetsstråket i södra masthuggskajen finns denna potential, likväl som i ett mindre område vid Jaegerdorffsmotet.



Kartor över integration 1 km. I strukturförslaget så ser man potential för att öka integrationen i området och befintlig stadsdel.

Analys av ytterligare läge för en gång- och cykelbro över Göta älv

I Göteborgs stads budget för 2023 fick stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att påbörja planering av ytterligare en gång- och cykelbro. Tills de nya broarna är byggda ska Göteborgs Stad enligt uppdraget verka för att regionen utökar älvtrafiken samt att hänsyn ska tas till Vänersjöfartens behov. En initial bedömning gjordes inom förvaltningen våren 2023 där de mest intressanta lägena för en ny bro bedömdes ligga inom området för Södra älvstranden.

För att undersöka den lägespotential olika broar bidrar med i staden testades integration och genhet på 3,5 och 5 km för sex brolägen. 5 km är en större radie än vad som vanligtvis testas för lägespotential, men bedömdes som mer lämpligt då en bro är en länk för längre förflyttningar. Vid tolkning av analyserna är det viktigt för en bro (som omgärdas av vatten) att inte enbart se till värdet på själva länken/bron. Poängen är att se hur bron ökar närheten (centraliteten) även för andra platser. Broarna är del av stråk som utvecklar sig till ett nät på varje sida, så här är det vid ett genomförande viktigt med förändrade samband på land för att bron ska göra mesta möjliga nytta. Broarna testades var för sig samt med alla samtidigt. Planerad gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj ligger med i grundanalysen som en planeringsförutsättning.

Analyserna visar att det i dagsläget finns olika behov av att koppla upp sig på olika sidan älven. På södra älvstranden finns möjlighet för planområdet att koppla upp sig mot strukturen söderut i Majorna och Masthugget, medan norra älvstrandens struktur har mer varierande möjligheter att koppla sig vidare norrut. Alla brolägen visar stor potential för att koppla samman staden över älven, och i flera lägen bidrar en broförbindelse till att genheten längs älvstråken ökar. Analyserna visar också att höjdryggarna på södra sidan älven ”pressar” potential för rörelse mot det längsgående stråket längs älven. Detta ger att ett önskat läge för en bro även behöver kopplas till vilket jobb ska den ny bron ska göra och resonera kring vilka områden, utifrån ett hela staden-perspektiv, som har mest att vinna på att dess lägespotential förbättras kraftigt.

Broarna har alla potential att koppla ihop olika delar och fortsatt arbete behöver undersöka vilka lägen som är viktigast att främja, sett till lägespotential både norr och söder om älven. Då broar över älven är dyra och komplexa anläggningar är det troligt att de uppförs en i taget, och det är därmed viktigt att kunna förbereda brolägen som fungerar både från dess uppförande och i kombination med ytterligare framtida broar. Analyser av sex nya broar samtidigt visar dock en oerhört stor potential i att bygga samman staden över älven och kraftigt öka utbytet mellan och stärka lägespotentialen på både norra och södra älvstranden, och vidare en längre bit in i strukturen både norrut och söderut.

Inom området har stor potential kunnat ses av att koppla samman Majnabbe med Eriksberg. Det får effekter på ökad integration på båda sidor älven och bidrar till att koppla samman södra Hisingen med Högsbo. Det är också ett läge som är fördelaktigt utifrån avstånd till den gång- och cykelbro som planeras idag.



Bild över nuvarnde koppling över älven i området i form av älvförbindelse vid Klippan



Mellan Stigberget och Lindholmen pågår arbete med en förbindelse för spårväg i tunnel under älven, det kommer bli en viktig koppling mellan områdena i framtiden

2.6 POTENTIAL OCH FÖRÄNDRAT LÄGE

Tillsammans med analyser över förutsättningar på en plats och hur platsen växt fram har stadsformsanalyser utgjort ett verktyg för analys kring platsens läge. Nya anspråk på en plats och förslag till struktur kan förändra läget. Särskilt förändras flöden på en plats vid nya gatukopplingar, målpunkter eller förändrad kollektivtrafik. Stigberget ihop med Stigbergskajen och Jaegerdorff är platser som bedöms påverkas av nya anspråk som tillkommer vid en omvandling i enlighet med förslag till struktur. Särskilt förändras deras uppkoppling mot övriga stad genom föreslagna satsningar på kollektivtrafik i form av buss och spårväg.

Stigberget - Stigbergkajen

Platsen idag

Stigberget ligger på en bergsrygg, där Majorna och Masthuggets finmaskiga stadsstrukturer möts. Stigbergstorget utgör en passage dit alla flöden behöver passera för att sprida sig i en större stadsstruktur. Stigberget ligger på gränsen mellan stad och förstad, stadskärna och innerstad. Kopplingar och samband från Stigberget till älven som tidigare har funnits, har brutits av. Idag vänder sig torget mycket inåt, söderut. I öst – västlig riktning, genom Allmänna vägen och Karl Johansgatan, är sambanden starka.

Stigberget präglas av utblickar från höjden och hur bebyggelsestrukturen förhåller sig till topografin. Höjder framhävs genom landmärken (såsom Masthuggskyrkan och Sjömanshustrun) och genom att öppna och slutna rum förstärker de topografiska skillnaderna. Stigberget är både en passage och ett lokalt bostadscentrum och en målpunkt i sig.

Stigbergstorget finns en blandning av dag- och nattbefolkning. Funktionsblandningen av arbetsplatser och bostäder (dag- respektive nattbefolkning) är god inom området, vilket gör platsen befolkad under dygnets alla timmar. Många byggnader innehåller lokaler i bottenvåningar med rimliga hyror och i högre grad publika verksamheter och service, såsom restauranger och kultur.



Vybild över Stigberget och Stigbergskajen med Sjöfartsmuseet och Amerikaskjulet

Omvandlingstryck till följd av ny kollektivtrafik

Ett nytt hållplatsläge för spårväg under jord, planeras vid Stigbergstorget, inom pågående projekt för Lindholmsförbindelsen. Det planeras även för två hållplatslägen för metrobuss längs Oscarsleden. Tillskottet av kollektivtrafik kommer att påverka Stigberget, som får ökad betydelse som nod och entré till en utvidgad stadskärna

Nya anspråk behöver hanteras på platsen

Den nya bytespunkten uppskattas hantera stora mängder människor, som motsvarar dagens mängd på- och avstigande under maxtimme vid Korsvägen. Samtidigt är utrymmet på platsen begränsat. Flöden av nya människor skulle behöva fördelas över ett större område. Hängmattan har potential att hantera ökade flödena av människor, då den har en hög grad av finmaskighet. Både Stigbergstorget och Karl Johansgatan måste anpassas till den nya bytespunkten. Utformningen av platsen behöver stötta inte bara resenärsperspektivet utan även det lokala vardagslivet och målpunkter för boende och besökare, exempel Sjöfartsmuseet med tillhörande park och livsmedelsbutik och restauranger.

Bytespunkten vid Stigbergstorget kan också bidra till att aktivera älvstråket och samspela med de längsgående flöden för cykel, som kan stärkas när färjeterminalerna lämnar området. Denna situation skulle ytterligare stärkas om Oscarsleden omvandlas, med tanke på att det här finns en enklare topografi att röra sig längs med. Fortsatt kommer det finnas behov av att kunna cykla mellan Bangatan – Masthugget, som är en del av stadens övergripande cykelvägnät. Men eftersom mängden fotgängare kommer att öka, behöver den framtida utformningen behöva gestaltas utifrån ett fotgängarperspektiv. Cykelstråk i Karl Johansgatan bör ses som sekundärt i relation till Oscarsleden.



Bild över dagens koppling(gångbro) mellan Stigberget och Stigbergskajen

Jaegerdorff

Områdets framväxt

Jagerdorffsområdets identitet och karaktär är knuten till älven som transportled. Allmänna vägen knöt området tidigt till landsvägen in mot den historiska stadskärnan via Stigberget och Järntorget. Under 1800-talet byggdes Karl-Johansgatan ut med en tätare bebyggelse i kvartersform, som trängde undan tidigare bebyggelse. Under den tidiga industrialiseringen utvecklades området runt Klippan till ett porterbryggeri och hamn- och varvsverksamheten övergick under 1800-talet till virkesupplag och sågverksamheter som därefter ersattes av färjetrafiken till England och sedemera Tyskland. Under 1960-talet byggdes Älvsborgsbron och Oscarsleden för att koppla samman färjetrafiken med vägnätet på land. Detta kom att bli en tydlig avgränsning och barriär mellan Klippanområdet och Majorna/Kungsladugård.

Platsen

Än idag finns ett tydligt samband mellan bebyggelsen i Klippan och Göta älv. Byggnaderna är lokaliserade intill älven med anledning av den funktionella anknytningen till hamn- och sjöfartsverksamheten. Området närmast älven har en öppen karaktär med en mjuk kajlinje som framträder tydligt längs älvstråket. Småbåtshamnarna, ångbåtsbryggan och färjeterminalen utgör samtliga en kontinuitet av Göteborgs månghundraåriga sjöfartsverksamhet. Sankta Birgittas kapell uppe på sin höjd är ett landmärke i Klippans småskaliga bebyggelsemiljö. Kapellet blickar ut mot horisonten i väster där älven möter öppet hav. Samtidigt präglas området idag av ett storskaligt trafiklandskap, där Oscarsledens stora vägbankar separerar Kungsladugård från Klippans kulturreservat. Trots detta, ger den relativt breda broporten en känsla av koppling mot vattnet, även om det är svårt att förstå att Klippan en gång hängde ihop med Kungsladugård i markplan.

Berget vid Klippan med Sockerbruket och Majnabbe ramar in dalgången med sina låga landshövdingehus, som stegvis höjer sig in mot land. Gråberget och Sandarna accentueras i stället av högre, fristående bebyggelse. Fixfabriken bryter av med en högre bebyggelsetäthet, men härmar också de knubbiga punkthusen i Sandarna. Den kuperade terrängen i området ger ett grönt intryck sett från älven och i solnedgångstimmen tänds hela området upp i ett gyllene skimmer av ljusets reflektioner i vattenytan. Kulturmiljön i Klippan med kullerstensgator och låga längor i olika riktning tecknar en nyansrik bebyggelseväv från stadens olika epoker.

Läget

Kungsladugård, Klippan och Majorna ingår i den utvidgade innerstaden, där Karl Johansgatan är ett kopplande stråk. Gatusystemet sprids runt höjdryggarna och bebyggelsen breder ut sig runt Älvsborgsgatan och Slottsskogsgatan som sträcker sig ner mot älven och följer vattnets väg ner mot en lågpunkt runt Jaegerdorffsplatsen och ut mot älven.

Noder med högst potential för stadsliv, finns i korsningspunkterna mellan huvudgatorna, där även spårvagnstrafiken. Oscarsleden är en fysisk och trafikal barriär, men samtidigt förstärker trafikmotens in- och utfarter trafikflödet till/genom de lokala noderna.

I väster av Jagerdorffsområdet ligger Systembolaget och några små lokaler med specialiserat utbud. Jaegerdorffsplatsen, som tidigare omslöts av bebyggelse även norr om Karl Johansgatan, erbjuder en mer intim skala, men stadsrummet flyter ut i det storskaliga trafiklandskapet runt Jaegerdorffsmotet. Här finns några mindre lokaler för lokal service, men verksamheterna bidrar inte till ett betydande stadsliv på platsen. Hållplatsläget vid Jaegerdorffsplatsen fungerar främst som angöring till Klippans kulturreservat, men är också bytespunkt mot färja till Hisingen. Österut ökar intensiteten längs Karl Johansgatan med en mindre lokal nod i skärningspunkten med Kustgatan som kopplar ihop den relativt omfattande bebyggelsen på Gråberget med Karl Johansgatan och Oscarsleden. Noden ansluter till Chapmans torg som stärks av närheten till spårvagnshållplatsen som samlar de boende runt Gråberget. Stadsmiljön påverkas, utöver barriärverkan från Oscarsleden, av buller och dålig luft, vilket i sin tur begränsar användningen inom området. Jaegerdorff ligger i en lågpunkt, vilket gör att stora vattenflöden koncentreras under viadukten/broporten, vid skyfall.

Befolkningstätheten runt Jaegerdorff motsvarar innerstaden (undantaget Linné och Landala). Det finns en blandning av olika åldrar, men med en koncentration av barnfamiljer och äldre främst runt Mariaplan och Chapmans torg. Området har få arbetsplatser, men Klippanområdet med blandade verksamheterna är en målpunkt och gör området befolkat under dygnets alla timmar.



Vybild över Jagerdorffsmotet och området runt Tysklandsterminalen

Omvandlingstryck till följd av färjeterminalernas flytt

En omvandling av Södra älvstranden mellan Klippan och Järnvågen innebär nya bostäder och en ökad befolkningstäthet, som kan bidra till att stärka de befintliga noderna längs Karl Johansgatan. Samtidigt innebär fler bostäder ett ökat behov av kommunal service i form av förskola och skola och ett ökat tryck på befintliga parker och andra offentliga rum. Redan idag finns behov av utvecklad kommersiell service, t.ex. efterfrågar boende i lokalområdet ”Fixfabriken” efterfrågar en större dagligvarubutik än de som ligger längs Mariagatan och Kungsladugårdsgatan idag.

Vid en förtätning har Jaegerdorffsplatsen ett läge som gör att man endast kan förvänta sig ett mindre tillskott av nya arbetsplatser. Däremot kan attraktionskraften runt Klippanområdet sprida sig även mot Majnabbe. Detta förutsätter att placeringen av nya bostäder samtidigt möjliggör ett allmänt stråk som ger tillgång till vattnet. Ytorna kring Majnabbe har potential att fånga flöden av gående och cyklister så att restauranger och mindre verksamheter lockas till området. Hur Oscarsleden kan utvecklas kommer också att påverka flöden till och från området, och bidra till en lägesförskjutning inom det större området. Samtidigt är det viktigt att se att Kungssten har högre potential att utvecklas till en nod med kommersiellt läge både för handel och verksamheter och bidra till stadsutvecklingen inom ett större område.

Med metrobuss utmed leden ökar kollektivtrafikförsörjningen för tillkommande bebyggelse och bidrar till att göra området attraktivt som målpunkt med potential för publika verksamheter. Som bytespunkt i kollektivtrafiken kommer Jaegerdorffsplatsen ha marginell betydelse. Färjeläget, som idag är en viktig koppling till Eriksberg och Lindholmen, får med Lindholmsförbindelsen förändrad betydelse. Byten för resor mellan fastlandet och Hisingen kommer att vara mer effektiva vid Stigbergstorget, både från metrobuss och spårvagn. Med ett metrobussläge vid Jaegerdorffsplatsen skulle ett färjeläge för båttrafik till norra och södra skärgården kunna vara ett alternativ eller komplement till Saltholmen i framtiden.

Området som idag präglas av sin funktion som genomfartsområde kommer få ökade anspråk från boende och nya verksamheter. Detta påverkar hur området kommer att användas. Från att vara bildominerat kommer behov av stadslivs- och vistelse kvalitéter öka. Karl Johansgatan är idag en viktig del i det snabba cykelnätet mellan de västra stadsdelarna och centrala staden och en utbyggnad av cykelnätet pågår, men ytor för cyklister behöver samsas med ytor för skyfallslösningar och förhålla sig till de förändringar som stadsutvecklingen runt Jaegerdorffsplatsen och längs Karl Johansgatan innebär.

Majviken nedanför Majnabbe har stor potential att knyta ihop staden utmed älven. Här finns marina värden som behöver stärkas och utvecklas, och västra delen av den skyddande bukten kan med rätt utformning bidra till efterfrågade vistelsekvaliteter för området och hela staden.



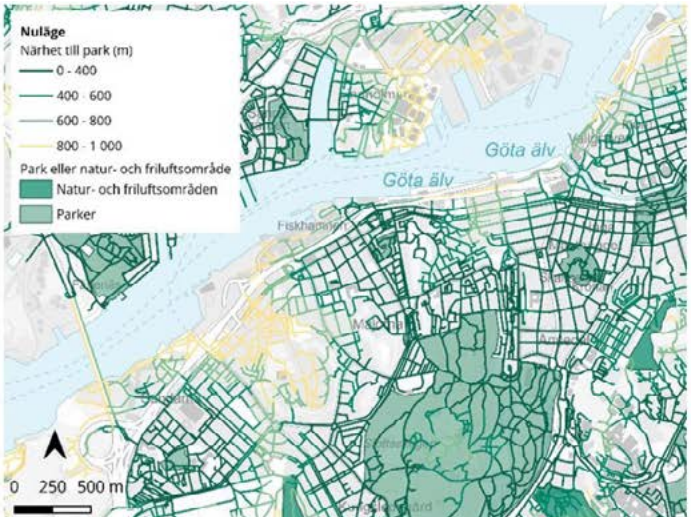
Vybild av området från 1961

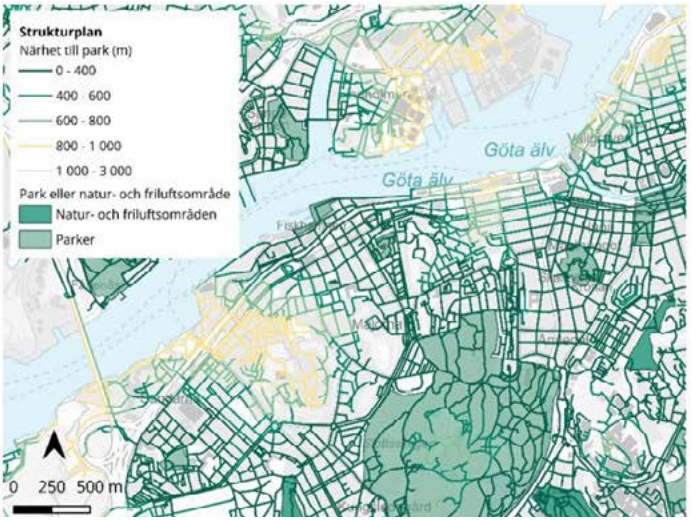


Delar av området sett från Göta älv, Majnabbeområdet

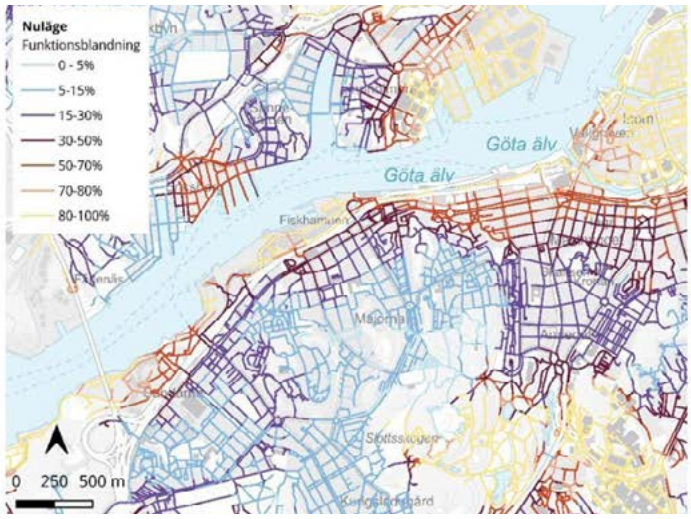
Utgångspunkt/nuläge

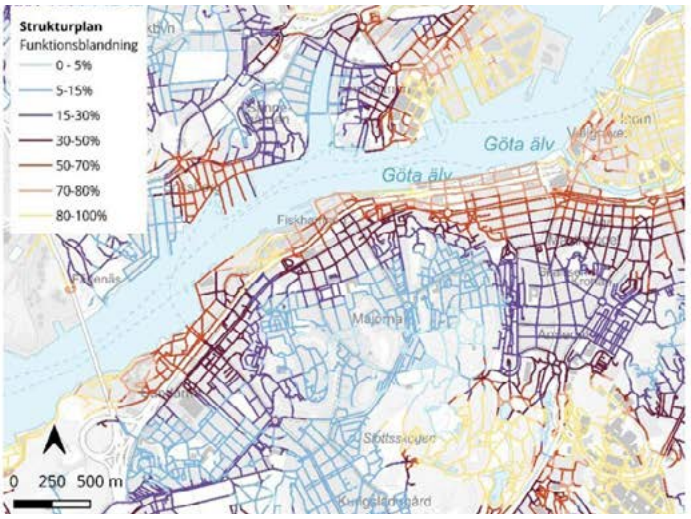
Analys över möjlig struktur för området



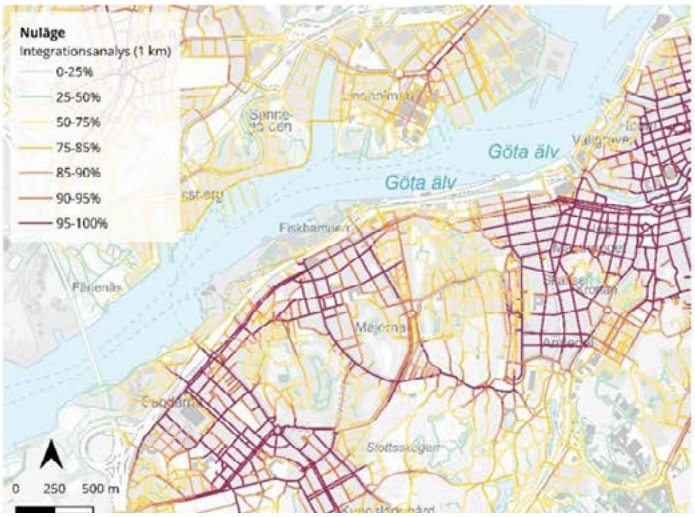


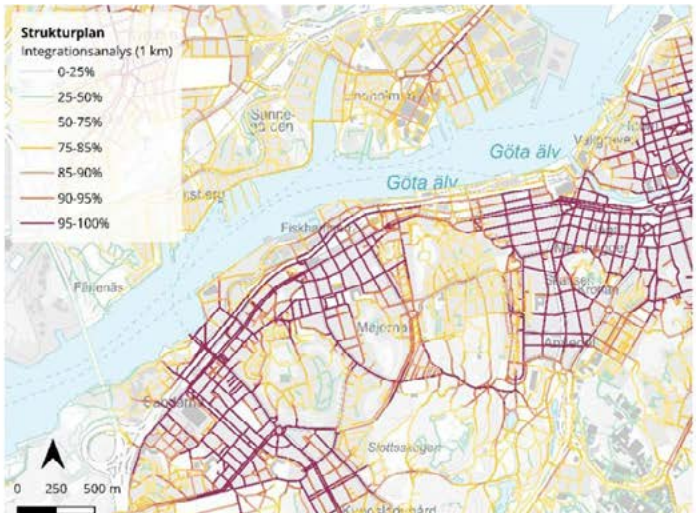
1 Kartor över närhet till stadsdelspark. I strukturförslaget så ser man att närheten ökar i östra delar men att samma situa-





2 Kartor över funktionsblandning dag(gul) och nattbefolkning(blå). I strukturförslaget så ser man potential för god funk-





3 Kartor över integration 1 km. I strukturförslaget så ser man potential för att öka integrationen

2.5 KONSEKVENSANALYS AV NÄRA, SAMMANHÅLLEN OCH ROBUST STAD

Strukturförslaget har konsekvensbedömts utifrån i översiktsplanens inriktning om nära, sammanhållen och robust stad med hjälp av stadsformsmodeller och expertkunskaper inom sakområden.

Nära

Förslaget möjliggör för fler boende och att en utvidgning av innerstaden möjliggörs västerut utmed älven. Förslaget förutsätter en omvandling av Oscarsleden, vilket gör att leden inte längre är en barriär. En omvandling av leden ökar närheten till omkringliggande stadsdel och stad.

Förslaget om en variation av bostäder och verksamheter invid älven gör att området befolkas med både boende och verksamma vilket är positivt. Förslaget möjliggör för flera olika lägen för kommunal service, men ytorna är begränsande. En omvandling av industrimark till blandstad minskar stadens ytor för verksamheter av olika slag. Ytor längs kajerna tillgängliggörs och möjliggörs för andra båtändamål än färjor, det främjar fler användningsområden för kajerna.

Nya mötesplatser och offentliga rum tillskapas samt tillgängliga parker och naturområden samt ökar närheten till vatten. Förslaget innebär dock att översiktsplanens mål om god tillgång till park- och naturområden inte uppnås i hela planområdet. Vidare uppnår stadsdelsparken och en av de bostadsnära parkerna inte riktlinjerna om minimimått. Närhet och tillgängligheten till befintlig kollektivtrafik stärks samtidigt som kollektivtrafik-kapaciteten utökas.

Sammanhållen

Området kräver stora åtgärder för att kunna förtätas men skapar samtidigt möjligheter för hållbart resande och flöden av människor som gynnar stadslivet. Att omvandla Oscarsleden till en mer integrerad stadsgata innebär en ökad närhet för området och en mer finmaskig struktur som kan skapa goda förutsättningar för ökad orienterbarhet och tillgänglighet för gående och cyklister.

De stora kollektivtrafikinvesteringarna som föreslås kommer att tillgängliggöra området för fler och skapa förutsättningar för hållbart resande. Kopplingar över älven både genom färjetrafik och ny underjordisk spårväg skapar en mer sammanhållen innerstad. Olika boendeformer möjliggörs i flerbostadshus i en kvartersstruktur men är beroende av Oscarsledens omvandling. Den ekonomiska hållbarheten bedöms öka då förutsättningarna för bostadsbyg-gandet ökar och den sociala hållbarheten ökar när stadens sammanhållning förbättras. Med hänsyn till höga kostnader för exploateringen samt läget i staden kommer bostäderna troligen bli dyra vilket kan innebära att områdets möjligheter att bidar till minskad segregation uteblir.

Flera tillgängliga parker och offentliga platser pekas ut på ytor i nära anslutning till älven som idag inte är tillgängliga för allmänheten. Detta är positivt för att skapa en mer robust stad och för att åtgärda brister som översiktsplanen identifierat inom innerstaden. Dock innebär förslaget att parkerna behöver kunna samnyttjas och vara flexibla för att också nyttjas för klimatanpassning och som kompensatorisk åtgärd för förskola och grundskola vilket kan vara negativt utifrån parkperspektivet.

Robust

En samrådsprocess har genomförts inom arbetet med ändringen av fördjupad översiktsplan för Södra älvstranden vilket inneburit möjlighet för allmänheten och olika remissinstanser att tycka till.

Omvandlingen av Oscarsleden till en integrerad gata kan leda till sänkt hastighet, minskat trafikbuller och förbättrad luftmiljö. Positiva aspekter utifrån exploatering innebär rening av dagvatten, sanering av förorenad mark och utveckling av nya parker samt att hållbara transportsätt gynnas, samtidigt som ny bebyggelse, gatumark och kajer bidrar negativt på klimatpåverkan. Hantering av klimatförändringar sker till stor del för tillkommande bebyggelse i första hand. Förutsättningar för ökad biologisk mångfalden på platsen blir bättre genom nya parker och att en mjuk ekologisk kantzon etableras.

Omvandling från industriområde, vars karaktär idag är präglad av fristående och gles bebyggelse med funktionell koppling till älven - till blandad stadsbebyggelse kan riskera att ge en utveckling som utmanar den ur kulturhistoriskt perspektiv viktiga hamnkaraktären och stadssiluetten, liksom möjligheten att läsa staden i djupled. Representationen av byggnader som speglar hamn- och sjöfartsstadens utveckling över tid kan riskera att minska om bevarandet av dessa inte säkerställs. Det är ofrånkomligt att riksintresset för kulturmiljövård påverkas när ny bebyggelse och anläggningar infogas inom eller i anslutning till områden av kulturhistoriskt värde. Stigbergstorget som framtida kollektivtrafiknod ger inget utrymme förförtätning med ny bebyggelse och det är viktigt att värna den skala på bebyggelse och stadsrum som finns.

Vissa verksamheter flyttas från området och andra ges möjligheter att utvecklas tillsammans med bostäder när färjetrafiken flyttar. En blandning av olika verksamheter ger ett diversifierat näringsliv inom området men det är då viktigt att även befintliga verksamhetslokaler kan behållas.

Den befintliga staden inom och i anslutning till planområdet besitter höga kulturhistoriska värden som kan komma att påverkas av ny bebyggelse. Stadssiluett med djup där fysiskt spår så som byggnader, strukturer och landskapselement behöver ges utrymme att framträda i en ny struktur, eftersom de är centrala bärare av stadens historia och identitet. Stor hänsyn krävs för att undvika negativ påverkan. Den fortsatta läsbarheten av den befintliga stadens struktur, skala och proportioner på flera platser utmed älvkanten, är av avgörande betydelse för möjligheten att tillgodogöra sig den riksintressanta berättelsen av Göteborg som hamn- och sjöfartsstad.



Vybild över området Majnabbe och Chapmanstorg. Delar som behöver bättre hänga ihop och kopplas samman.

Social och barnkonsekvensanalys

En social- och barnkonsekvensanalys inleddes under våren 2024 och har uppdaterats för området till granskning.

Vid kommande arbeten med detaljplanering behöver projekten fördjupa kunskapen om de lokala och platsspecifika förhållandena inom planområdet. Det vill säga nya sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser kommer att behöva komplettera kunskapen om den aktuella detaljplanens geografi och sammanhang.

Nedan presenteras sammanfattningsvis de rekommendationer för efterföljande planering som har framkommit i arbetet med social konsekvensanalys.

- **Sammanhållen stad** - Utveckla möjligheterna att möta vattnet och ta del av båda sidor av älvrummet.
- **Samspel** - Bevara och bygg vidare på att området har många målpunkter för både närboende och invånare från hela staden. Äldre personer ska kunna röra sig självständigt och ta del av områdets utbud.
- **Vardagsliv** - Området behöver planeras för barn i alla åldrar. Värna befintliga grönområden och skapa förutsättningar för bostadsnära grönska.
- **Hälsa och säkerhet** - Utgå från barn, ungas och fotgängares perspektiv i utformningen av miljöer och passager vid Oscarsleden och andra trafikbetonade miljöer. Personer med funktionsnedsättningar ska kunna förflytta sig och delta på lika villkor som andra.
- **Identitet** - Prioritera förutsättningar för ett fortsatt rikt kulturliv. Nybyggnation behöver svara mot och anpassa sig till den befintliga platsens karaktär och skala. Värna stadens fronter, siluetter, bibehållna siktlinjer och visuell kontakt.