

TRAFIKSTRATEGI FÖR GÖTEBORG UNDERLAGSRAPPORT

DIALOG



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Rapport nr: 1:6:2013
ISSN: 1103-1530

2013-02-25
Trafikkontoret dnr 0894/11

ISSN 1103-1530
Rapportnummer 1:6:2013

Trafikkontorets projektledare: Sofia Hellberg/Per Bergström Jonsson
Författare underlagsrapport: Malin Andresen

FÖRORD

Detta är en underlagsrapport till Trafikstrategi för Göteborg. Rapporten är en sammanställning av resultat från arbete under år 2012. Rapporten ingår i en serie av underlagsrapporter från samma tidsperiod.

Under år 2012 har flera delprojekt arbetat med Trafikstrategi för Göteborg på olika teman. Delprojekten har kallats Trafikanten, Attraktiv Stadsmiljö, Vägsystem, Kollektivtrafiksystem och Godssystem. Deltagare i de olika delprojekten har varit tjänstemän från Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket samt expertstöd från flera konsultbolag. Delprojekten har bedrivit sitt arbete i grupp och med konsultstöd i olika utredningar. Resultatet av årets arbete har sammanställts och sammanfattats i ett antal underlagsrapporter, där denna utgör en.

INNEHÅLL

1	INLEDNING	5
2	MEDBORGARDIALOG	6
2.1	Älvstaden – Vision och Strategier	6
2.1.1	Bakgrund	6
2.1.2	Resultat.....	6
2.2	Göteborg 2012.....	8
2.2.1	Bakgrund	8
2.2.2	Resultat.....	8
2.3	Stadslivet i centrala Göteborg (stadslivsanalys)	10
2.3.1	Bakgrund	10
2.3.2	Resultat.....	10
3	STADSDELSDIALOGEN	12
3.1	Bakgrund	12
3.2	Sammanfattning av dialogen	12
3.3	Sammanställning per stadsdel.....	14
3.3.1	Angered	14
3.3.2	Askim-Frölunda-Högsbo.....	17
3.3.3	Centrum.....	20
3.3.4	Lundby	23
3.3.5	Majorna- Linné.....	26
3.3.6	Norra Hisingen	28
3.3.7	Västra Göteborg	31
3.3.8	Västra Hisingen	34
3.3.9	Örgryte - Härlanda.....	37
3.3.10	Östra Göteborg	41

1 INLEDNING

Denna rapport är en underlagsrapport till trafikstrategi för Göteborg och har två syften.

- Sammanställa de medborgardialoger som beaktat hela staden perspektivet och som genomförts i Göteborg de senaste åren. Dialogerna är sammanställda utifrån de synpunkter som berörde trafik.
- Sammanställa den dialog som under våren 2012 genomförts mellan stadens stadsdelsförvaltningar och projekten trafikstrategi, utbyggnadsplanering och grönplan.

2 MEDBORGARDIALOG

Under de senaste åren har det genomförts medborgardialoger i arbetet med Älvstadens vision, i planeringen inför Göteborgs 400 års jubileum och som del i den stadslivsanalys som genomförts på uppdrag av Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Centrala Älvstaden. I detta kapitel presenteras och sammanställs de synpunkter och idéer som togs upp och har bäring på trafikfrågor.

2.1 Älvstaden – Vision och Strategier

2.1.1 Bakgrund

Under perioden april 2011 till april 2012 genomfördes en bred medborgardialog om älvområdet med syfte att fånga viktiga kunskaper och erfarenheter från de som kommer att vara med och utveckla och leva i Älvstaden. Älvstaden ska utvecklas till ett område som är till för alla göteborgare därför valde man att rikta dialogen till hela staden. Sammanlagt har cirka 2800 personer bidragit med synpunkter och idéer. Inkomna synpunkter har blivit underlag för ”Älvstaden - Vision och strategier”.

Dialogen har genomförts i olika former såsom stadsdelsworkshopar där man bjudit in medborgare till en cirka tre timmar lång workshop, workshopar som vänt sig till experter och intresseorganisationer, befunnit sig på torg och event, anordnat framtidsvandringar i området och haft idélåda på hemsidan. Tolv skolklasser har deltagit och bidragit med sina synpunkter i projektet Unga: Älvstaden. I dialogen har även en internationell workshop med syftet att få in idéer från omvärlden genomförts. I de flesta fall har man använt sig av en metod där man på ett flygfoto fått markera platser man gillar, ogillar eller som man ser har en potential att utvecklas. Dessa har man sedan kunnat motivera.

Dialogen är inte representativ för Göteborgs invånare utan deltagarna består främst av människor som är intresserade och engagerade i frågan. Med bredden på metoder tror man dock gruppen av människor har vidgats jämfört med många andra medborgardialoger.

2.1.2 Resultat

Ser man till hela staden så upplever många Göteborg som en stad där stadsrummet är till för bilar och inte människor och på olika sätt vill man förändra den bilden genom att överbygga leder och vägar eller begränsa och skapa bilfria ytor i centrala lägen. Flera nämner att ett bilfritt centrum är önskvärt. När det kommer till problem med biltrafik pekar flera på Oscarsleden och Lundbyleden tillsammans med Hamnbanan som barriärer där biltrafiken motverkar tillgängligheten i staden. Några få röster har påpekat behovet av mer och billigare parkering.

Tankar, förslag och önskningar kring fler kopplingar över älven framkom av dialogen. Främst handlar det om att binda samman Centrala älvstaden men även behov av kopplingar över älven längre norrut mot Bäckebo uttrycktes. I de flesta fall är det förbindelser för cykel och gång som tagits upp men även fler förbindelser för bil önskas.

I materialet finns en kritik mot utformningen av cykel- och gångbanor och många upplever cykelvägar osäkra när de plötsligt upphör eller delas med

biltrafik. Kombinationen av gång och cykelstråk är också problematiskt och borde tydligare skiljas från varandra. Barriärer som försvårar för cyklister och fotgängare måste bort, det ska kännas enkelt och säkert att röra sig i staden både till fots och på cykel. Staden borde vara anpassad utifrån dessa färdmedel.

Kollektivtrafiken behöver bli bättre i hela staden och mellan de olika stadsdelarna, inte bara in till centrum. Detta för att skapa en inkluderande stad. I medborgardialogen efterfrågar man också en effektiv och billig kollektivtrafik. Fordonen ska också vara tysta och inte bidra till luftföroreningar.

Här följer en sammanställning av några av de generella synpunkter och förslag på strategier som kom fram under dialogen.

Cykel och gång

- Bredda gång- och cykelstråk på bekostnad av bilvägar
- Snabbcykelbanor
- Spårvagnar som tar cyklar
- Sammanhängande gång- och cykelstråk – enkelt och säkert att cykla och gå
- Uppdelade gång- och cykelvägar
- Gång- och cykelbro över älven
- Bilfria gator

Kollektivtrafik

- Utökat kollektivtrafiknät över hela staden (inte bara i Centrala Älvstaden eller centrum utan även mellan andra stadsdelar t ex Angered och Bergsjön – viktigt utifrån en sammanhängande stad och ett inkluderande perspektiv)
- Effektiv kollektivtrafik
- Direktbussar
- Bussar och spårvagnar med många stopp för äldre och funktionshindrade
- Kollektivtrafik kopplat direkt till färjelägena
- Gratis eller billig kollektivtrafik
- Aktivitet och mötesplatser vid buss-/spårvagnshållplatser
- Tunnelbana

Bil

- Låg hastighet för bilar i de centrala delarna vilket ökar attraktionskraften hos andra färdmedel
- Pendelparkeringar med effektiv kollektivtrafik knutet till sig
- Bilvägar runt staden - motverkar trafik i centrala områden
- Bilpooler
- El-bilar i stil med ”Styr och ställ”
- Gräv ned Lundbyleden och Hamnbanan (motverkar barriärer och sänker bullernivån)
- Bygg över vägar och leder med grönområden.

2.2 Göteborg 2012

2.2.1 Bakgrund

År 2009 fick Göteborg & Co i uppdrag av kommunstyrelsen att ta fram en arbetsplan för 400 årsjubileet av Göteborgs stad. Uppdraget tog man sig an genom att samla in kunskap och synpunkter från invånare och verksamma i staden. Dels genom perspektivgrupper och visionsprojekt och dels genom att samla idéer från göteborgare och besökare om hur Göteborg ser ut år 2021 på torg och event. Man har även haft en dialogportal på hemsidan där man kunnat skicka in sina idéer. Här har även kampanjen ”Uppåt Framåt” som är ett initiativ från GT och TV4 Göteborg lagt in sina förslag.

Sammanlagt har 1 680 idéer, visioner och tankar samlats i boken ”1680 idéer om Göteborgs 400 årsjubileum” och varit underlag till arbetsplanen.

2.2.2 Resultat

De förslag, tankar och åsikter som framkommer i dialogen visar att intresset för en förbättrad kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik är stort medan bilens utrymme får en lägre prioritet i stadens framtida utveckling. Många menar att bilen i centrala staden ska begränsas eller helt tas bort. Andra säger att bil och kollektivtrafik måste samsas, där vi exempelvis bygger ut pendelparkeringar och därifrån matar in människor med bra och gratis kommunikation. En mindre grupp efterfrågar gratis och bättre parkering i Göteborg.

Många förslag som kommit in har handlat om kollektivtrafik. Man vill att det ska vara enklare att åka, ökad tillförlitlighet, större turtäthet, större trygghet, nå fler områden, modernare vagnar och bussar, ska vara miljövänligt etcetera. Den önskan som dock väger tyngst i dessa önskemål är införande av gratis kollektivtrafik. I materialet finns också flera specifika förslag på nya linjer av främst spårvagn med exempelvis ringlinje, spårvagn till Hisingen, expressspårvagnar, max sex minuter väntan på buss och spårvagn, färre hållplatser och så vidare. Flera påtalar även att spårvagnarna låter för mycket.

I materialet presenteras också många förslag på alternativa transportmedel både i form av tunnelbana och trafik ovan mark så som monorail, eldriven spårtaxi, linbana och Sky trains.

Ett annat ämne där det inkommit många tankar och förslag är behovet av fler älvförbindelser. Där de formulerade förslagen nämner allt ifrån utökning av Älvsnabben till en berg- och dalbana över älven.

I dialogen har det även framkommit många idéer kring cykel i staden. Här är en del av önskelistan:

- Fler utbyggda cykelvägar
- Cykelleder över älven
- Högre kvalitet på cykelvägarna
- Renare cykelvägar
- Säkrare cykelparkeringar
- Gratis låncyklar
- Tydligare cykelledsskyltningar
- Inrätta pumpstationer
- Möjlighet att ta med cykeln på spårvagn
- Fler uthyrningsställen för cykel.

I materialet som sammanställts av Göteborg & Co finns förslagen mer specifikt beskrivna. Är man intresserad av att läsa så hittar man materialet på:
<http://np.netpublicator.com/netpublication/n84395216>

2.3 Stadslivet i centrala Göteborg (stadslivsanalys)

2.3.1 Bakgrund

Syftet med stadslivsanalysen var att kartlägga hur staden används, upplevs och hur stadens byggda miljö ger platser olika förutsättningar för detta. Analysen är beställd av Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Centrala älvstaden och ska ge ökad kunskap av stadsrummets betydelse för stadslivet för att kunna öka möjligheten att uppfylla målen om ett mer varierat stadsliv i Göteborg. Arbetet är utfört av Spacescape och undersökningen fokuserar på centrala Göteborg.

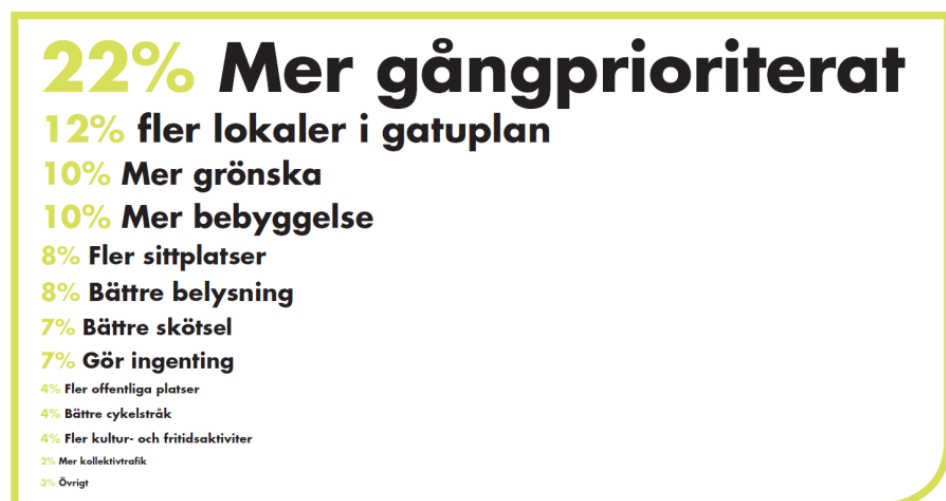
Analysen har man gjorts utifrån webbenkäter, observationer och en stadsrumsanalys. Med dessa tre metoder vill man fånga människors upplevelse och användning av platsen samt vilken betydelse stadsrummet har för detta. Den här sammanställningen fokuserar främst på de synpunkter som inkommit i webbenkäten.

Webbenkäten bestod av en interaktiv karta på Göteborgs stads hemsida, så kallad "Bästa platsen", där man kunde markera och motivera sina favoritplatser samt mindre bra platser med potential. Under en period på två månader inkom 370 svar.

2.3.2 Resultat

Enkäten visar att man upplever centrala Göteborg i stort gångvänligt samtidigt som många av de bildominerande gatorna upplevs som barriärer. Här utmärker sig E45-Skeppsbron-Odingsgatan som det största bekymret då den avgränsar staden från älven. Dålig tillgänglighet för gående upplevs även kring knutpunkterna och i anslutning till fordonsdominerande gator. Kännetecknet för de platser som upplevs mindre bra men som har potential är att platserna är lite bebyggda, till exempel Heden och Stena terminalen.

De mest populära platserna enligt enkäten är Trädgårdsföreningen, Haga, Kungsportsplatsen och Andra Långgatan. Dessa fyra områden har olika karaktär men alla karaktäriseras av att de upplevs gångvänliga.



Fördelning av de förbättringsförslag som kom in från de 370 svaren.
Källa: Stadslivet i centrala, Göteborg, 2012

På ”Bästa platsen” fick medborgarna även möjlighet att ge förslag på hur enskilda platser kan förbättras. Förslagen visar på en stor efterfrågan på levande stadsmiljö, byggd på gångvänliga stadsrum omgivna av lokaler i gatuplan, en hög bebyggelsestäthet och god tillgång till grönska.



Summering av upplevda stadskvaliteter i webbenkäten ”Bästa Staden”.

Källa: Stadslivet i centrala Göteborg, 2012

3 STADSDELSDIALOGEN

3.1 Bakgrund

Samtidigt som Trafikkontoret tar fram en trafikstrategi så har Stadsbyggnadskontoret tillsammans med Fastighetskontoret uppdraget att ta fram en utbyggnadsplanering och Park- och naturförvaltningen uppdrag om en ny grönplan. Tre strategiska dokument som berör olika byggstenar i stadsplaneringen.

Stadsdelsförvaltningarna i Göteborg har kunskap och ansvar för befolkningen samt står för en lokalkännedom. För att på rätt sätt kunna beakta de sociala frågorna i de tre projekten är därför ett samarbete med stadsdelarna viktigt.

Som en början på detta samarbete har trafikstrategin, utbyggnadsplaneringen och grönplan under våren 2012 träffat utvecklingsavdelningen på alla tio stadsdelsförvaltningar. Syftet med mötena var att samtala kring stadsdelens behov utifrån fysisk planering. Vilka är det som bor i stadsdelen? Vad har de för önskemål och behov? Hur kommer befolkningsstrukturen förändras? Integration, trygghet och så vidare.

Resultatet från diskussionerna är sammanställda i detta kapitel. Dock viktigt att påpeka att detta är början på en dialog, alla frågor berördes inte och ett fortsatt och kontinuerligt samtal och samarbete är nödvändigt.

3.2 Sammanfattning av dialogen

Det har varit intressanta samtal. Många frågor och svar återkom, annat var speciellt för vissa stadsdelar – dessutom finns det frågor vi borde lyft men som föll bort i samtalen.

Gemensamma nämnare

Frågor som förekom i flera stadsdelar, men inte alla.

- Förskolan – brister, placeringar, man vill ha fler och andra beräkningsgrunder. Problem med stora förskolor och små gårdar.
- Befolkningen blir allt äldre.
- Det saknas blandade storlekar på bostäderna. Man kan inte bo kvar respektive man kan inte flytta hemifrån.
- Segregation – komplettera stadsdelen med det som saknas, bygg nytt, förändra.
- Man behöver binda samman den egna stadsdelen.
- Undvik att ha gång- och cykel tillsammans – otryggt och kollisionsrisk. Gäller där det är höghastighetsstråk för cykel.
- Barriärer genom och mellan stadsdelar (Lundbyleden, E6, älven, Gullbergsvass med flera tomrum). Vissa stadsdelar såsom satellitområdena upplever även grönområden som en slags barriär.
- Rekreationsstråk – ska finnas fler och befintliga, bör skyltas upp. Rekreation där man kan utnyttja hela stadsdelen. Tänk i form av motionsslingor för att få den mänskliga skalan.
- Trångboddhet i miljonprogramsområdena.

- Kollektivtrafik på tvären saknas, samt mellan närliggande stadsdelar. Ibland även inom stadsdelar där de mentala avstånden kan kännas långa.
- Kollektivtrafik till bad och natur saknas. De som finns går för sällan samt att hållplatserna ligger långt bort. Tar även ganska lång tid med kollektivtrafik. Ett exempel: från centralen tar det under sommaren lika lång tid att ta sig till Saltholmen som att åka till stranden i Varberg.
- Flera stadsdelar är starkt avgränsade från omgivningen genom stora bilvägar. Generellt är det få övergångar på alla de större trafiklederna. Mycket skulle ändras om fler och attraktivare överfarter gjordes
- Naturliga mötesplatser i stadsdelarna är inte självklara eller tydliga, och framför allt inte sådana som är gratis.
- Lokala torg: hur kan dessa stärkas för att överleva?

Specialare

En del stadsdelar väckte mer särpräglade frågor.

- Ska verkliga kärnan utvecklas och inte periferin?
- Hur ska man knyta ihop det nya med det gamla så att det gamla utvecklas positivt?
- Hur bor man tätt med barn?
- Hur kan vi dra gemensamma erfarenheter av stadens årsringar? Det vill säga alla med 50-talsbebyggelse kan lära av varandra. Vilka samband finns?
- Konflikten hela staden kontra enskilda det vill säga evenemang kontra boende.
- ”Industriområden” mitt i bostadsområden som gör området otryggt. Hur kan de blandas upp med annat för att inte skapa öar?

Saknade diskussioner

Under dialogen talades det inte mycket om lokalisering av service (kommunal och kommersiell) inte heller om arbetsplatser.

3.3 Sammanställning per stadsdel

3.3.1 Angered

En sammanhållen stad

Angered kännetecknas av mångfald, här finns stora naturområden, sjösystem och olika bebyggelsestrukturer med storskaliga miljonprogramsområden, villabebyggelse och landsbygd i öster.

Stadsdelen är socioekonomiskt segregerad såväl i förhållande till Göteborg som inom stadsdelen. Befolkningen i Angered är ung, nästan 40 procent är under 25 år, och här bor många människor som är födda i utlandet eller har utländsk bakgrund. Fler än i andra delar av Göteborg.

Stadsdelen ser en fara i den centralisering av bebyggelse som idag förespråkas av staden. Angered har glidit ifrån resten av Göteborg. Samtidigt är man medveten om att vi måste satsa på kärnan, skapa en attraktiv stad. Detta är bra även för förorten. Det får dock inte bli att man enbart satsar på centrum och Centrala älvstaden. Det finns en oro för att man väljer att laga det minst trasiga först.

Det finns idag inget tydligt tryck på att bygga i Angered men det finns behov. Mycket få bostäder har byggts i stadsdelen de senaste åren vilket gör att det uppkommit bostadsbrist och trångboddhet.

Angereds tätbebyggda områden har mycket bra pendlingsmöjligheter in mot centrum. Men sedan snabbspåret byggdes har arbetsmarknaden förändrats. Det behövs fler tvärförbindelser. Angereds invånare har idag en större regional arbetsmarknad, många arbetar till exempel i Kungälv och Ale, eller i andra delar av övriga Göteborg. Även kopplingen till Bergsjön är dålig vilket blir särskilt problematiskt då östra Göteborg ingår i Angereds närskjhus upptagningsområde.

Angered består av många olika stadsdelar med bristande kopplingar sinsemellan, både vad gäller kollektivtrafik, och gång- och cykelbanor. Detta är ett problem. Stadsdelen kan till exempel inte bygga stora förskolor eftersom de blir svåra att nå för många. En ineffektivitet som kostar skattemedel.

Idag byggs det många arbetsplatser kring Gråbovägen. Detta leder till mycket trafik. Införandet av trängselskatten skapar en risk för att dessa två saker sammantaget leder till en ökad trafik genom Angereds centrala delar. Stadsdelen har en önskan om att bygga samman Hammarkullen med Angereds centrum men ser nu svårigheter med detta. Går det att bygga ner bilinfrastrukturen? Finns det andra lösningar?

Samspel

Det finns mycket natur och stora grönområden i stadsdelen. Det är en tillgång men skapar samtidigt problem i vardagen. Många upplever grönområdena som barriärer där man inte känner sig trygg. Samtidigt funderar stadsdelen på hur man kan utveckla ekoturism och besöksnäringen i stort. Här blir naturen en tillgång och verksamheten skulle kunna stärka området. Lärjeåns dalgång är ett vackert område som redan idag utnyttjas av många, angeredsbor såväl som andra göteborgare.

Utvecklingen i stadsdelen har gått i vågor. Under 80-talet fanns här många tomma lägenheter. Idag är många familjer i Angered trångbodda. De flesta lägenheterna består av tre rum och kök. Den bostadsstandard som var vanlig när husen byggdes men som rimmar dåligt med en stor barnfamiljs behov. Ett problem är trångboddheten som innebär att många barn och unga är hänvisade till att vistas mycket utomhus vilket kan skapa utsatta situationer i miljöer som erbjuder dåligt sällskap eftersom det råder brist på mötesplatser i stadsdelen.

Idag arbetar stadsdelen med ungdomsråd där ungdomar från alla områden i stadsdelen är med. Detta är ett sätt att binda ihop hela Angered. När man samtalar med ungdomarna om vad man ska satsa på för att Göteborg ska bli en bättre stad så återkommer tre ord: trygghet, integration och kommunikation.

Vardagsliv

Gång- och cykelkopplingarna inom stadsdelen är för dåliga idag. Det är generellt korta avstånd och det finns stråk mellan områdena men dessa stråk går ofta genom otrygga skogspartier. Dessutom saknas information och skyltning. För en tid sedan anlades en cykelslinga runt Gårdsten. Det är inget stadsdelen efterfrågat. Man önskar istället bättre kopplingar mellan de olika områdena än runt dem. En viktig väg att förbättra och utveckla är stråket mellan Angereds Centrum och Hammarkullen. Här skapar Spårvagnshållplatsen vid Storås stora möjligheter som bör studeras.

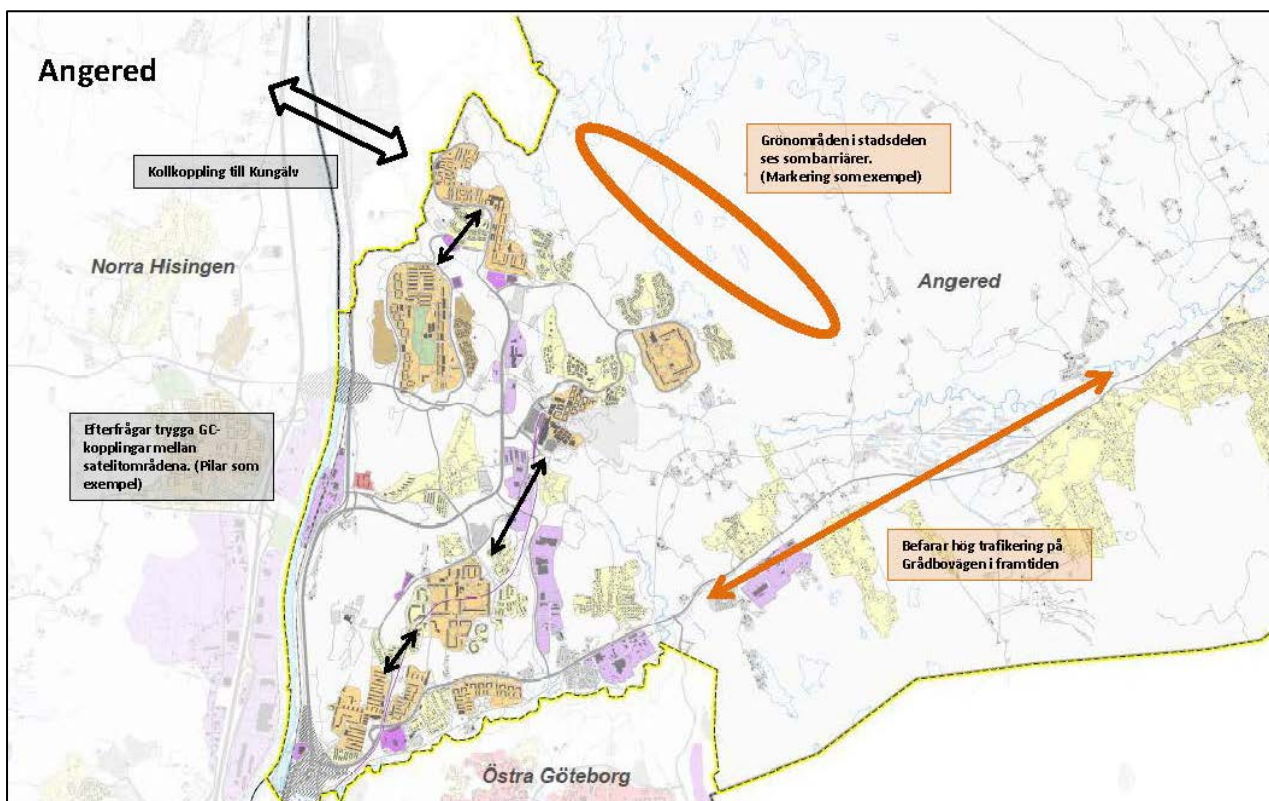
Att farlig godstrafik från E45 till Hisingen går genom Angered är ingen bra lösning för Angereds utveckling på sikt. Hur dessa transporter kan tas om hand i framtiden bör studeras, så att en långsiktigt god lösning för Göteborgsregionen kan nås.

Angeredsborna är tämligen trogna sin stadsdel och sitt sociala nätverk och bor kvar även om man skulle ha råd att flytta någon annanstans. Å andra sidan har personer med låg inkomst stora svårigheter att finna en lägenhet med rimlig hyra.

Det mest väsentliga för utvecklingen av stadsdelen är att fler ska ha sysselsättning istället för försörjningsstöd. Det är detta som är vägen ur fattigdom för invånarna men också för stadsdelen. Liksom att de olika delarna i stadsdelen utvecklas med fler bostäder, mer service och kultur, så att Angered kan bli en naturlig del av Göteborg.

Identitet

Frågan diskuterades inte specifikt under träffen men det är tydligt att stadsdelen uttrycker att man känner ett starkt utanförskap. Detta kan bero på att det är en starkt segregerad stadsdel såsom det uttrycks ur ett centralt Göteborgs perspektiv men också på att det faktiska geografiska avståndet till centrum är stort.



Sammanfattning av dialogen med stadsdelsförvaltningen Angered avseende trafik.

3.3.2 Askim-Frölunda-Högsbo

En sammanhållen stad

Askim-Frölunda-Högsbo är en stadsdel som totalt sett är ett integrerat och blandat område men där man inom stadsdelen ser stora socioekonomiska skillnader vilket är svårt att möta.

I Frölunda gjorde man en utvärdering över vilket bostadsbehov som fanns och vilka boendeformer som saknades vilket gav ett positivt resultat för planeringen med ett mer blandat bestånd av bostäder. Jämför man med exempelvis Högsbo där man inte arbetat med ett lika klart syfte så har bebyggelsen blivit mer enformig med många stora lägenheter. För att skapa större integration menar stadsdelen att de måste vara mer tydliga och aktiva i dessa frågor. Man har börjat skapa kontakter med exploitörer för att beskriva stadsdelens behov.

De mest utsatta bor vid Frölunda torg och Tofta. Här bygger man dyra insatslägenheter i ett försök att skapa en större blandning av människor. Men man kan inte bara förädla de områden där de socioekonomiska förutsättningarna är lägre utan det måste även kompletteras med nytt i områden såsom Hovås och Billdal. Det måste finnas olika boende i alla områden och utvecklingen måste ske successivt för bästa resultat.

Frölunda torg är en stor knutpunkt som är omringad av leder vilket utgör barriärer mot omkringliggande områden såsom Tynnered.

Stadsdelen önskar en tydligare koppling med kollektivtrafik till Kungsbacka dit många i stadsdelen arbetspendlar.

Söder-Västerleden är en tydlig barriär. Här önskar man naturliga övergångar vilket har särskild betydelse för friluftslivet då ett grönt stråk korsar leden.

Samspel

För att skapa en attraktiv stad måste de sociala frågorna beaktas och hur neutrala platser i stadsrummet kan skapas. Just nu håller man på att etablera en stadsdelspark med ambitionen att utformningen ska visa på att alla är välkomna. En annan viktig plats för möten är Billdalsparken. Här har man identifierat privat mark som barriär och problem för allmänhetens tillgång. Det är viktigt att stärka det gröna stråket som sträcker sig från Rudalen och bortåt.

Frölunda torg är en mötesplats med kulturhus och service. Här har man arbetat med trygghet och tillgång genom ändrade kvällsöppettider och fönster ut mot gatan vilket har gett ett lyckat resultat. Idag byggs ett nytt resecentrum vid torget. Idag satsar man även på Origohuset där det byggs nya bostäder. Till 2035 ser man här en ny målpunkt med verksamheter och service.

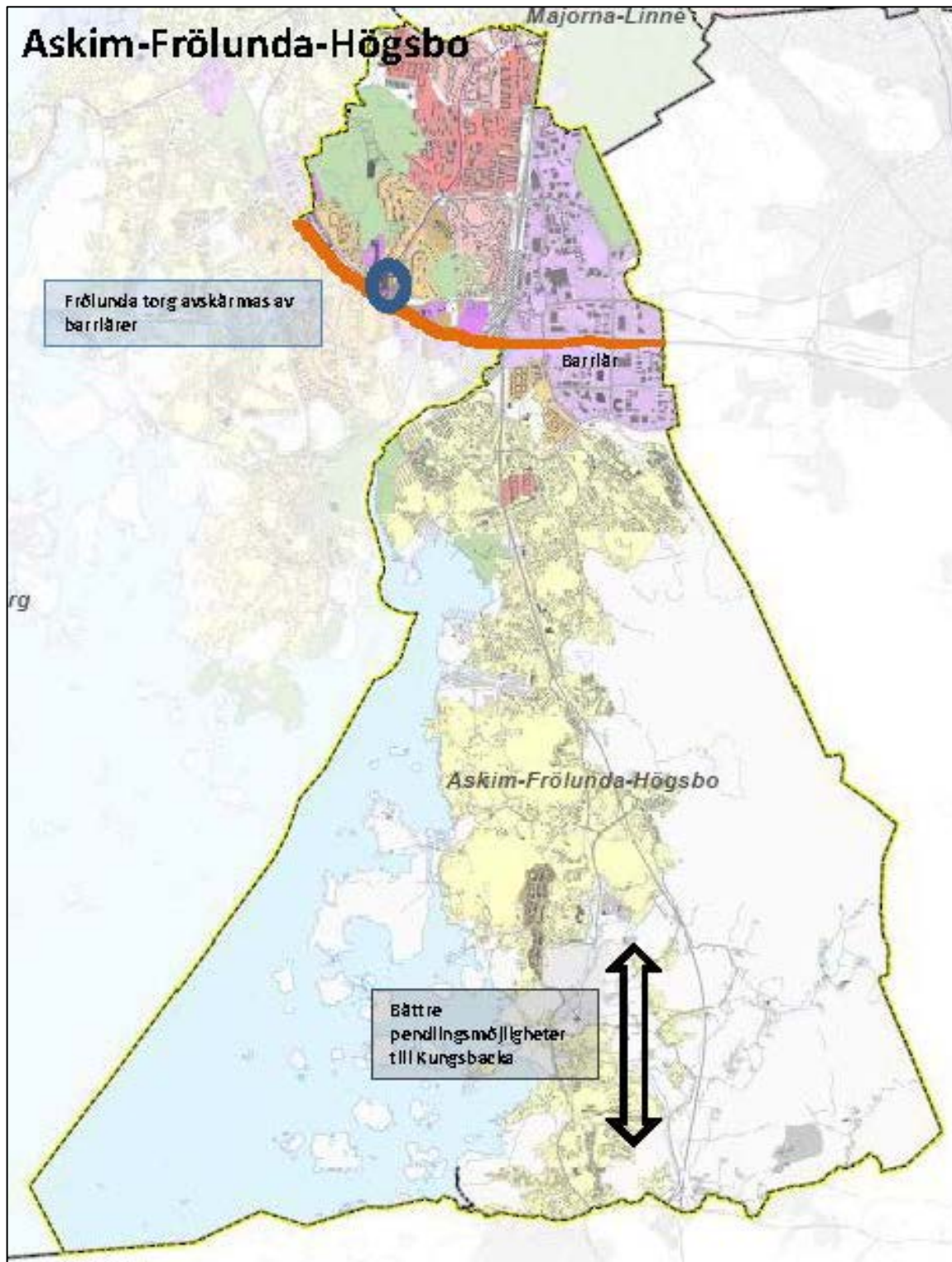
Vardagsliv

Stadsdelens stora utmaning är gruppen av äldre. Askim-Frölunda-Högsbo har idag den största andelen äldre i hela staden vilket ger en del konsekvenser. Delar av problemet kan man bygga bort genom exempelvis mellanboendeformer. Många av de äldre vill bo kvar i sitt lokala område men har inte råd eller möjlighet. Det finns därför idéer om att skapa trygghetsboende i det befintliga bostadsbeståndet. Stadsdelen har även störst andel funktionsboende i staden.

Stadsdelen har bekymmer med dyra nyexploaterade bostäder. Exempelvis blir de nya lägenheterna i Askim extremt dyra. En konsekvens blir att man har svårt att hitta förskolelärare för de har inte råd att bosätta sig i området och då söker man arbetsplats i andra områden i staden.

Alla skolor förutom de längst i söder har gamla lokaler. Ska stadsdelen följa skollagen är inte alla lokaler rätt anpassade idag. Stadsdelen menar att man måste hitta system där skolorna är lagom fulla utan att man behöver stänga skolor för att sedan öppna dem när det kommer nya barn.

I Askim är det svårt att få befolkningen att åka kollektivt. Detta tror man bland annat beror på att hållplatserna är otillgängliga. Stadsdelen skulle gärna se att en genvägsundersökning genomfördes i området. Det är viktigt att tänka i hela resan perspektiv i Askim, exempelvis med smart förvaring av cykel vid hållplatsen och så vidare. Detta skulle kunna motivera till en högre andel kollektivtrafikresor.



Sammanfattning av dialog med stadsdelsförvaltningen Askim-Frölunda-Högsbo avseende trafik.

3.3.3 Centrum

En sammanhållen stad

Centrum med centralstationen, Drottningtorget och Brunnsparken är regionens kärna. Detta kategoriserar dock inte hela stadsdelen Centrum utan området är blandat med många ingredienser av stad.

Stadsdelen är omgiven av barriärer med E6:an och älven som de två största. Kopplingen mot väster och Majorna är dock självklar där upplevelsen av gräns är obefintlig.

Kopplingen vid Olskroken är rent fysiskt ett hinder i centrum. Det är idag ett område som hämmar integration med en infrastruktur som gör att området upplevs otrevligt och otryggt särskilt för gång- och cykeltrafikanter. Ytterligare exempel på förbindelser som upplevs otrygga är gång- och cykelstråken mellan centrum och Gamlestaden, Stampen och Olskroken respektive Gårda och Örgryte, Liseberg. I samtalet diskuterades även att kopplingar från Stampen ner mot Gullbergsvass och vattnet är viktigt och något man vill stärka.

En mer naturlig koppling mellan Gårda och Örgryte skulle kunna leda till att grönområden kan komma att utnyttjas på ett annat sätt än idag.

Stadsdelen har också identifierat cykelbanor som barriärer. Att bygga stomcykelnät skapar samma känsla som en bilväg. Detta bör särskilt beaktas i och med att framtiden troligtvis kommer medföra allt fler cyklisterna. Att separera i gång- och cykelfart kan vara ett bra alternativ.

Nyckelordet samexistens lyftes upp under samtalet. Centrum innehåller både boende och arbetsplatser samtidigt är det en neutral mötesplats för alla grupper i Göteborg. För detta behövs en strategi med grundtankar kring hur vi kan samutnyttja ytor. Det måste finnas tillräckligt med offentliga platser tillgängliga för alla samt halvprivata sfärer som inte består av låsta bostadsgårdar för boende i stadsdelen. Idag saknas detta vilket skapar problem som leder till både psykiska och fysiska barriärer.

Samspel

Centrum är en av de mest neutrala delarna av staden, ett område som alla i Göteborg mer eller mindre utnyttjar. Området är därför inte färgat av etnicitet. Detta har lett till att man dels har anlagt en ”Actionpark” i Centrum. De boende i Centrum trivs med pulsen och att människor är i rörelse däremot är det många som har störd nattsömn på grund av trafik. Att området används av alla har även sina baksidor med missbruk och handel av narkotika.

Området innanför Vallgraven upplevs otryggt, särskilt kvällstid. Ur en trygghetsaspekt är inte mer trafik efterfrågat utan snarare mer handel och restauranger för att skapa liv hela dygnet.

I centrala centrum är det ont om tillgängliga grönområden därför används privata gårdar och parker som mötesplatser som i vissa fall uppfattas negativt av de boende. Kungsparken är idag ett område där zonen ner mot vattnet är välbesökt medans området längs Allén upplevs bullrigt. Skulle man koncentrera trafiken till en mindre del av Kungsparken skulle vistelsevärdena i resten av parken öka.

I Stampenområdet finns det för lite grönska. Grönskan i Guldheden måste bevaras. För att få tillgång till mer grönområden skulle staden behöva samverka med exempelvis Svenska kyrkan.

De gående måste värnas liksom närheten till vattnet. Här återkommer behovet av koppling till Gullbergsvass samt barriären som utgörs av cykelbana längs södra Älvstranden.

Under samtalet diskuterade vi behovet av att tänka kring folkhälsa i den fysiska planeringen. Folkhälsa handlar om så mycket mer än enbart buller och luftföroreningar utan det innefattar även mötesplatser, sammanhängande stråk och möjlighet till rörlighet vilket påverkar den fysiska hälsan positivt. Man ska kunna ta en promenad eller springa en sammanhängande slinga som känns trygg och attraktiv även mitt i staden. Ett sådant stråk skapar en känsla av trygghet, tillhörighet och sammanhang. Otrygghet kan skapa mental ohälsa.

Stadsdelen har även tre ”industriområden”; Chalmers, Gullbergsvass och Evenemangsstråket med förlängning mot Mölndalsvägen. Dessa vill man förändra och integrera med den bostadsmiljö som finns runt om för att skapa större trygghet. Allmänt tillgängliga och inbjudande stråk genom dessa områden är viktiga att etablera och bevara.

Vardagsliv

I centrum har man idag bekymmer med förskoleplatser och lokalisering. Det är högt tryck på förskolorna i centrala Centrum vilket medför att barnfamiljer ofta blir tilldelade en förskoleplats i ett annat område än där man bor. Detta leder till att många behöver bil trots att centrum är väl försörjt med andra kommunikationsalternativ. Detta är inte en bra samhällsbyggnad, det ska vara gångavstånd till kommunal service. Vi måste kunna sprida förskolorna så att tillgängligheten blir större för fler boende.

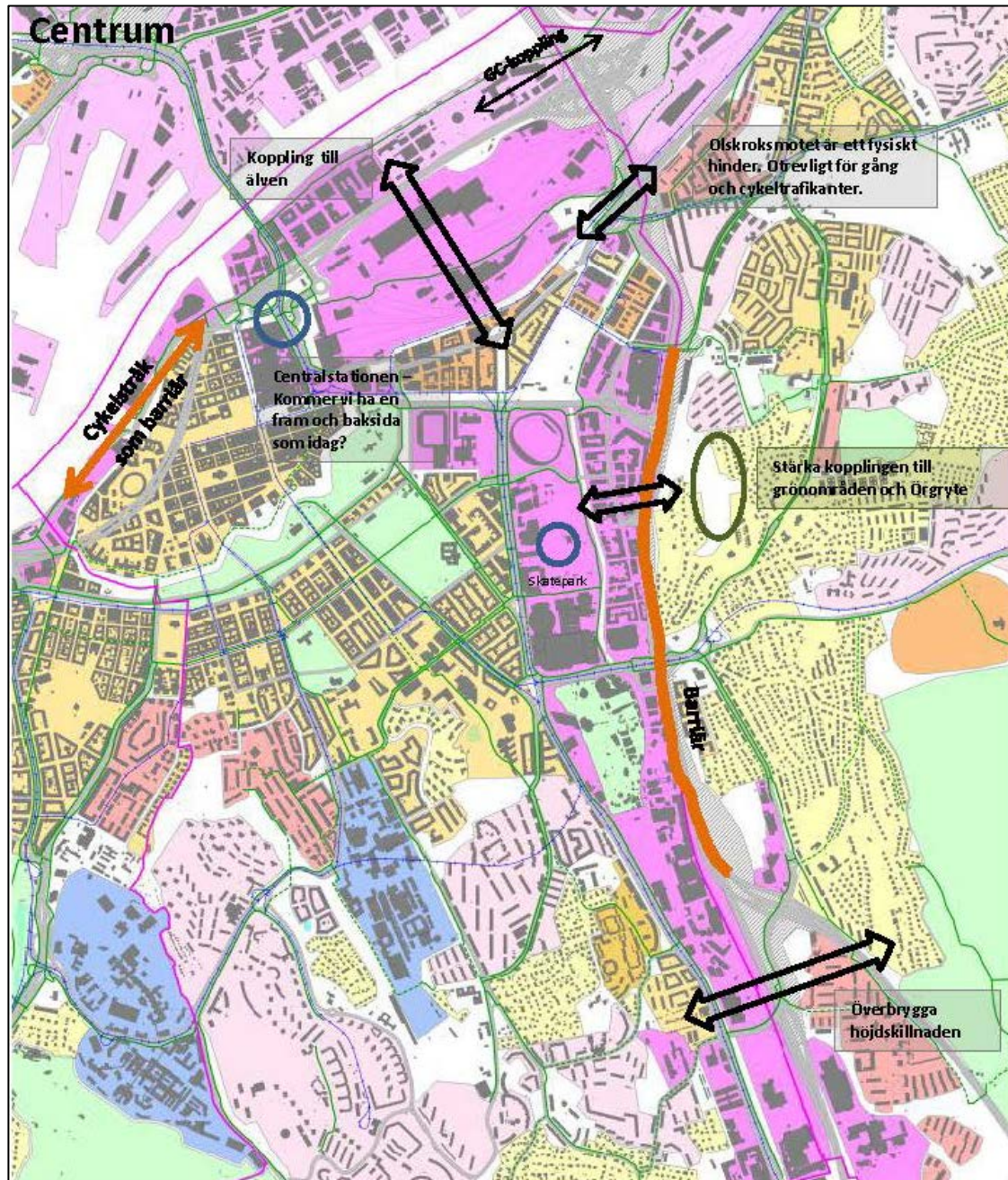
Kan man planera utifrån en socialnorm i likhet med p-norm? Där normen tydligt visar att vid x antal boende behövs x antal sociala institutioner så som skola, BMSS och så vidare. Kommunal service måste komma i första hand innan fler bostäder kommer till i stadsdelen.

Stadsdelen ser även att en ”Strategi för barn i tät stadsmiljö” kan vara ett bra redskap i planeringen.

Identitet

Centrala centrum är en neutral arena för stadens olika grupper och området används mer eller mindre av alla vilket har både sina för- och nackdelar. Det är viktigt att ta till vara på den neutrala arenan i planeringen så att området byggs för alla.

Centrums identitet skiftar i olika delar av stadsdelen. Identiteten i de centrala delarna av stadsdelen handlar mycket om att området är regionens och stadens kärna. Här blir boendet oftast underordnat, vilket uppskattas av de som bor om de inte känner sig hotade eller på annat sätt utsatta.



Sammanfattning av dialogen med stadsdelsförvaltningen Centrum avseende trafik.

3.3.4 Lundby

En sammanhållen stad

I Lundby byggs det mycket nytt vilket skapar unika förutsättningar och utmaningar för stadsdelen. Hur kan man knyta ihop det gamla med det nya utan att det skapas avskärmade öar runt om i stadsdelen? Lundby är idag en segregerad stadsdel och man vill undvika att det nya ska stärka den utvecklingen. Ett exempel på detta är området Östra Kvillebäcken som nu byggs, där människorna som flyttar in kommer att ha helt andra socioekonomiska förutsättningar än de boende i områdena runt omkring. Det gäller att få det nya att spilla över och integreras med det gamla runtomkring så att stadsdelen blir levande. Denna förhoppning har man på Kvillebäcken. I den utveckling som Lundby idag står inför med stora utbyggnadsplaner finns också utmaning och behov av tillfälliga lösningar. Vad gör man med områden som under lång tid kommer att stå tomma? Ett gott exempel på en sådan lösning är kvartersodlingen som etablerats på delar av det område som ska bebyggas i Östra Kvillebäcken.

Älvstranden är ett område där man misslyckats med att integrera det nya med det gamla. Detta område är avskärmat från det omkringliggande med en knivskarp gräns. Man menar att de flesta sociala barriärer i stadsdelen är de samma som de fysiska barriärerna där det tydligaste exemplet är just Lundbyleden och Hamnbanan. Exempelvis känner inte de boende på Älvstranden tillhörighet med övriga Lundby. Området är en isolerad ö och stadsdelen önskar en överbyggnad av Lundbyleden för att möjliggöra komplettering som kan integrera Älvstranden med det omkringliggande.

Fysiska barriärer som stadsdelen identifierar är förutom Lundbyleden och Hamnbanan är Björlandavägen, ett 300 meter brett stråk med trafik i hög hastighet och Hjalmar Brantingsgatan, som på sikt behöver omvandlas från stadsmotorväg till stadsgata.

Mitt i Lundby har Volvo ett område vilket utgör en barriär. Här önskar man uppblandning med bostäder och bättre kommunikationer i form av exempelvis cykelstråk för att integrera området mer i stadsdelen.

Man ser ett behov av ökad kapacitet i kollektivtrafiken in mot centrum och då särskilt i rusningstid. Idag kör spårvagnar och bussar fulla morgon och eftermiddag. Man ser också ett behov av bättre förbindelser mellan den södra och norra delen i Lundby, dessa är idag dåliga och bidrar till segregationen.

Mentalt är det långt mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Nordstan även om det faktiska avståndet inte är långt. Området är ödsligt särskilt nattetid då många upplever det otryggt att gå och cykla. Frihamnen måste utvecklas för att få bort känslan av ingenmansland. Ser man till Älvstadens vision är det också dessa områden som i första hand ska utvecklas och förtätas, Frihamnen, Lindholmen, Ringön och Backaplan. Detta för att bygga samman staden. Stadsdelen önskar även fler förbindelser över älven och in mot centrum. Lämpliga förbindelser som stadsdelen ser är Lindholmen-Järntorget, Eriksberg-Majorna, Frihamnen- Nordstan.

För att binda Lundby till övriga Göteborg har man funderat kring att marknadsföra stråk. Det finns exempelvis tankar kring ett kulturstråk längs Älvstranden där det idag finns teater, Tv, radio, museum och dylikt. Detta för att skapa attraktivitet där fler vill etablera sig och besöka stadsdelen. Det har

även framkommit i medborgardialog att man saknar ett kulturutbud. Tankar finns också på ett hälsostråk längs med Hjalmar Brantingsgatan mellan Vågmästareplatsen och Lundbybadet.

Samspel

När det byggs mycket nytt i stadsdelen är det viktigt att skapa mötesplatser för alla. Både i det nyproducerade och i det befintliga. Platser man vill utveckla är Wieselgrensplatsen, Kvilletorget, Bjurslätts torg och Kyrkbytorget. Precis som nämnts innan så handlar det om att få det nya att spilla över och integreras med det gamla men också att i vissa fall komplettera med service för att skapa en fullgod lokal servicepunkt. Här pekas Kyrkbytorget ut som en plats som behövs kompletteras med service medan förhoppningen på Kvilletorget är att Porslinsfabriken ska spilla över positivt.

Lindholmen och Science park upplevs kvällstid tomt, ödsligt och otryggt. Det behövs mer bostäder som gör att området fylls med folk även kvällstid. Området har även problematik med missbruk och tillhåll för uteliggare. Stadsdelsförvaltningen upplever också att den sociala toleransen är mycket lägre här än i resterande Lundby.

Ur medborgardialoger har det kommit fram att de grönområden som används är Hisingsparken och Slättadam. Däremot rör man sig inte mot Svarte Mosse. Ytterligare en populär plats är Ramberget. Här ser man dock en brist i tillgänglighet med obefintlig skyltning från spårvagnshållplatsen upp till området.

I områdena Frihamnen, Ringön och Backaplan råder det brist på grönområden vilket måste utvecklas. Man ser också ett behov av att utveckla vissa grönområden som finns i centrala lägen men inte utnyttjas. Exempel på detta är grönområdet vid Toredalsgatan.

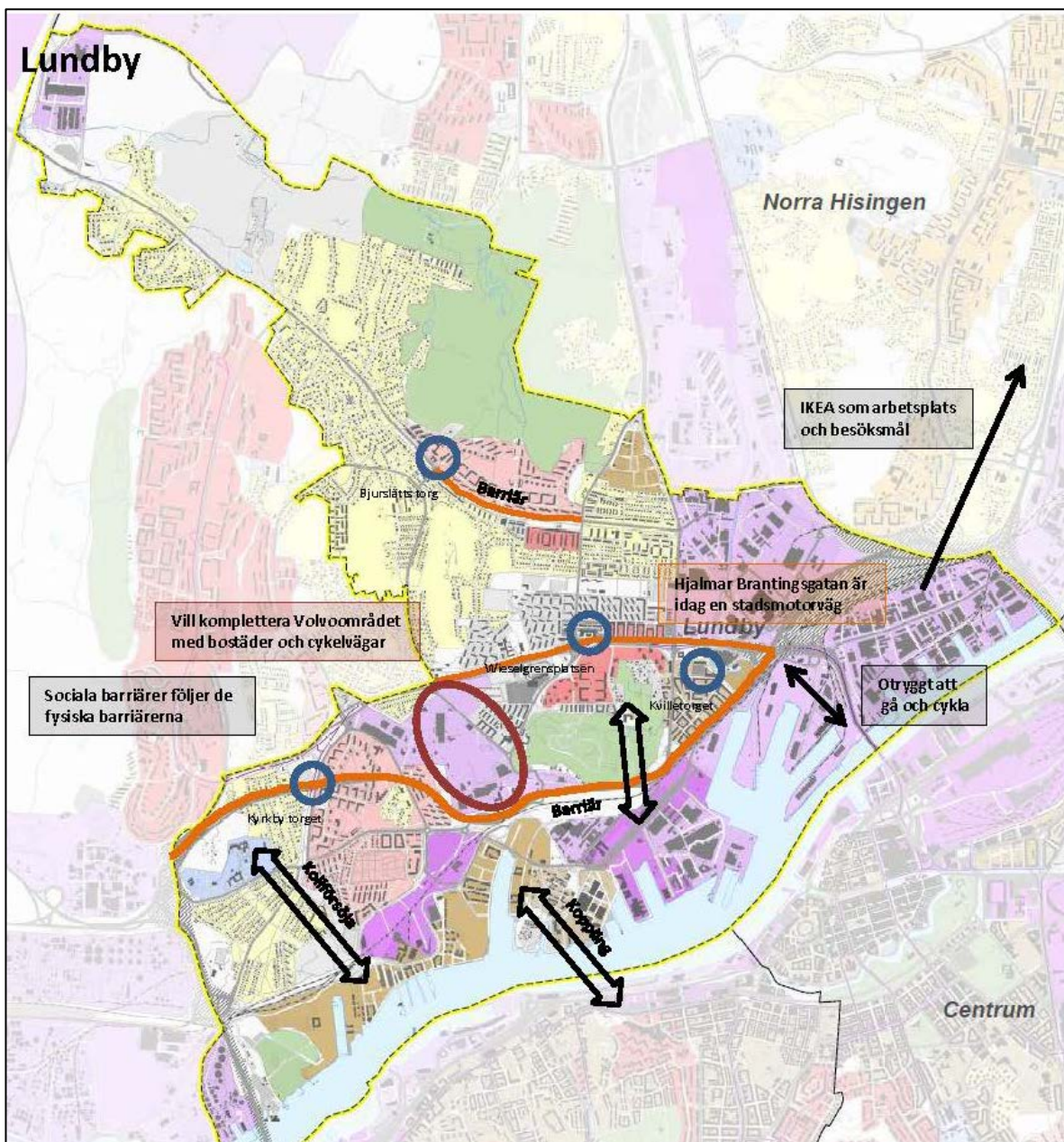
Om Lundbyleden på sikt försvinner vill man utveckla ett grönt stråk ner mot älven. Man har också funderingar på att utveckla en hälsostig längs älven, vilken sträcker sig över till södra älvstranden.

Vardagsliv

Många äldre bor i Kyrkbyn och Bräcke där Kyrkbyn kategoriseras av små lägenheter som i liten mån är tillgänglighetsanpassade. För att de äldre ska kunna bo kvar längre ser man ett behov av att blanda upp områden med andra boendeformer.

Många föräldrar är kritiska till trafiksituationen kring skolorna med många fordon med höga hastigheter tillsammans med otrygga övergångar. Idag är man som förälder tvungen att ta den förskoleplats man tilldelas vilket i många fall innebär en förskola långt ifrån där man bor. Detta gör att många tvingas ta bilen för att få vardagspusslet att gå ihop. Stadsdelsförvaltningen ser att en orsak till problemet är att det finns få men stora förskolor. Under samtalet tog man upp exemplet där man i ett område planerade för en förskola med tolv avdelningar. Underlaget av barn fanns dock inte i närområdet. Stadsdelen satte sig emot och idag byggs en mindre förskola med åtta avdelningar.

Stadsstrukturen i Lundby är byggd för att använda bil. Detta måste förändras. Exempelvis önskas förbättrad lokalisering av flera cykelstråk i stadsdelen. Idag går många längs högt trafikerade vägar vilket upplevs tråkigt. Gustav Dahléngsgatan är ett stråk som borde utvecklas.



Sammanfattning av dialogen med stadsdelsförvaltningen Lundby avseende trafik.

3.3.5 Majorna- Linné

En sammanhållen stad

Majorna-Linné är en uppskattad och för många attraktiv stadsdel som karakteriseras av landshövdingshus och kvartersstad. Stadsstrukturen är tät och med många små lägenheter. Bristen på större bostäder gör det dock svårt att locka till sig barnfamiljerna. Andelen utlandsfödda är också låg och ur ett hela staden perspektiv är stadsdelen segregerad. För att lösa den problematiken efterfrågas nya och innovativa lösningar på bostadssituationen i stadsdelen.

E45 tillsammans med verksamheter längs älven utgör en kraftig barriär som avskärmar stora delar av stadsdelen från älven. Inklämt mellan älven, E45 och Älvsborgsbron ligger sedan området Klippan som upplevs avskilt och otryggt.

Stadsdelen menar att många upplever trafiksituationen för barn som otrygg. Särskilt på gator som Linnégatan och Över Husargatan. Områden utan motordrivna fordon behövs i stadsdelen så att barn kan röra sig fritt.

Stadsdelens kopplingar till övriga staden varierar. Kopplingen till centrum är helt naturlig utan någon fysisk gräns eller barriär vilket skiljer sig från kopplingen mot Hisingen. Alternativen för att förflytta sig till Hisingen är att åka kollektivt eller cykla över Göta älvbron eller ta bilen över Älvsborgsbron. Kopplingen mot Askim-Frölunda-Högsbo är också vag, med ett trafiklandskap som avskärmar stadsdelarna från varandra. Här har dock målpunkter betydelse exempelvis ser man att verksamhet för äldre i Sandarna drar många från området Älvsborg trots brist på en naturlig fysisk koppling. Förbindelsen mellan Slottskogen och Botaniska trädgården är ytterligare ett exempel som bör stärkas. Gällande kopplingen mot andra delar av staden finns också en oro över hur trängselskatten kommer påverka.

Samspel

Flera platser i Majorna- Linné upplevs kvälls- och nattetid otrygga. Som exempel pekas Carl Johansområdet, Linnégatan, Andra Långgatan och Klippan ut som platser där människor upplever otrygghet. Här är det viktigt att förtäta med det som saknas i form av bostäder och verksamheter för att på så sätt skapa större rörelse av människor under hela dygnet.

Stadsdelen saknar idrottsanläggningar i form av fotbollsplaner, simhallar och idrottslokaler. Grusplanen vid Slottskogen går inte att använda eftersom den under vissa perioder används som parkering och det blir då svårt att hålla den standarden på planen som krävs. Bristen på plats gör att fotbollsklubbar i Majorna- Linné tränar i Billdal vilket uppmuntrar till bilåkande. Det finns idag förslag på att bygga en aktivitet och idrottsanläggning vid Annedalskolan.

Vardagsliv

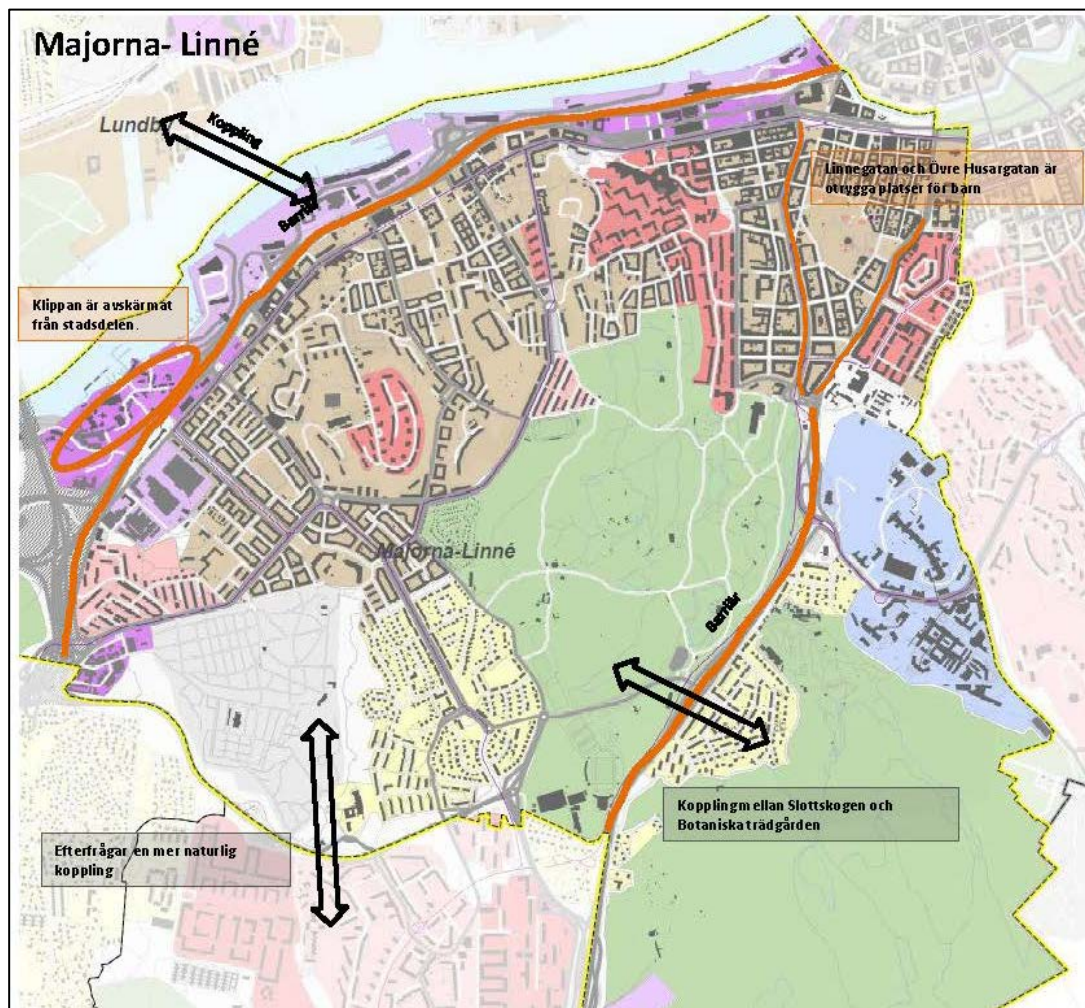
Befolkningen blir allt äldre med en pik runt 2020-2025. Idag har staden en överkapacitet av äldreboende i staden och vi har tidigare avvecklat boende men nu måste vi börja tänka om och börja nyproducera. Trenden är att allt fler äldre bor hemma länge och man vill då bo i sitt närområde. Detta kräver tillgänglighetsanpassade lägenheter vilket saknas i många områden i stadsdelen idag.

Hälften av barnfamiljerna som bor i stadsdelen flyttar mellan att barnen fyller 1 och 5 år. Detta tror man delvis beror på bristen på stora lägenheter och viljan att bo centralt med barn. En viktig fråga blir därför, var ska barnen vara i den centrala staden?

Skolstrukturen i stadsdelen fungerar bra och man tar emot många barn från andra stadsdelar. Kapaciteten för expansion ser även bra ut, däremot är det mer kritiskt för förskola. Skulle demografin förändras att exempelvis fler än 50 procent av barnfamiljerna väljer att bo kvar då kommer stadsdelen få det svårt att tillgodose förskolebehovet. Ett stort problem är att det saknas mark för etablering. Ytterligare ett problem är att många förskolor saknar utemiljö. Majorna- Linné ser gärna Slottskogen som ett område för expansion.

Identitet

En viktig fråga när det kommer till den fysiska stadsutvecklingen i Majorna-Linné är hur man kan ta tillvara den identitet som idag finns i stadsdelens olika områden.



Sammanfattning av dialogen med stadsdelsförvaltningen Majorna-Linné avseende trafik.

3.3.6 Norra Hisingen

En sammanhållen stad

Norra Hisingen är en uppdelad stadsdel med små öar av samhällen i staden. Stadsdelen karakteriseras också av landsbygd.

Stadsdelsnämnden har gett förvaltningen i uppdrag att verka för att binda samman Tuve, Kärra och Backa för att skapa en mer sammanhållen stad. Samtidigt har staden funderingar på att exploatera i Lerbäcksområdet. Att binda samman stadsdelen skapar större tillgång till service. Bor man exempelvis i Kärra och större delen av den offentliga servicen förläggs till Selma Lagerlöfs torg ska man enkelt kunna ta sig dit. En mer sammanhållen bebyggelse kan göra att befolkningen ser den möjligheten på ett annat sätt än idag. Det är dock relativt stora avstånd mellan områdena vilket gör att förtätning är svårt.

Stadsdelsförvaltningen önskar att man kan överbrygga avståndet och barriärer i form av infrastruktur som idag finns mellan Brunnsbo och Backaplan. Med förtätning mellan områdena tror man att nya Backaplan och ambitionen att förlänga stadens centrum över älven, kan ge positiva effekter för Brunnsbo. Det är dock viktigt att samtidigt stärka Brunnsbotorget så att närbutiker och annan service inte försvinner när Backaplan blir mer attraktivt.

Stadsdelen har många bullriga områden såsom Volvo, Säve, Bohusbanan, trafikleder och industriområden vilket skapar barriärer och begränsningar för bebyggelse. Inom stadsdelen funderar man också på vad som kommer att hända med industriområdet längs älven när Ringön och Frihamnen omvandlas. Vart kommer gränsen för det nya stadsrummet att gå? Hur påverkar det stadsdelen? Bohusbanan som går rakt igenom Norra Hisingen utan stopp ser stadsdelen enbart som barriär utan någon tillgång till området. Finns ett önskemål från Säveborna att ha en tågstation i Säve.

Norra Hisingen är en biltät stadsdel där Rödbo och Säve ligger i topp i Göteborg. Gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik inom områdena är bra men fungerar sämre om man ska ta sig mellan de olika områdena i stadsdelen. För att vända trenden måste kopplingar av cykel och kollektivtrafik bli bättre. Detta kräver en tvärförbindelse på Hisingen samt koppling mot Kungälv dit många arbetspendlar.

Körkarlens gata är en felplacerad bytespunkt. Finns ingen service anknuten till hållplatsen utan den ligger på Selma Lagerlöfs torg, två minuter med buss från bytespunkten.

Samspel

Det pågår idag utveckling kring Tuve torg, Kärra centrum och Selma Lagerlöfs torg vilket är positivt. Här bör även kraftsamlingen ligga. Det är viktigt att satsa där vi redan utvecklar.

Det finns mycket grön- och kulturområden i stadsdelen där man främst talar om utveckling av Hökälla och Hisingsparken. Hökälla har potential till att bli stadens nästa utflyktspark. Idag finns promenadstråk och fågeltorn i området men man önskar fler kopplingar med exempelvis en attraktiv cykelbana från Backaplan till Lillhagsparken längs med Kvillebäcken. Hisingsparken är ett fint men anonymt område. Det finns en del som utnyttjar det idag men genom

bättre marknadsföring och tillgång med kollektivtrafik skulle området besökas av fler. Stråket norrut från Grimbo mot Tuve och Hökälla kan stärkas.

Vardagsliv

Norra Hisingen är ett område där man bor kvar. Många har bott här sedan området byggdes. Attraktionen tror man ligger i att det är en grön stadsdel med nära anslutning till lantlig miljö samt goda kommunikationer.

Det finns två tydliga grupper i stadsdelen äldre och barnfamiljer. De äldre ökar stadigt, störst ökning i hela Göteborg vilket skapar ett behov av tillgänglighetsboende i framtiden. Gruppen som saknas i området är 20-30 åringarna. Detta tror man beror på att det finns få små lägenheter anpassade för den gruppen samt att det mentala avståndet till centrum är långt.

Norra Hisingen är ett område för boendekarriär, till exempel flyttar relativt många från sin nuvarande hyresrätt i Angered till bostadsrätt i Backa. Detta leder till integration i stadsdelen men kan öka segregationen i staden överlag.

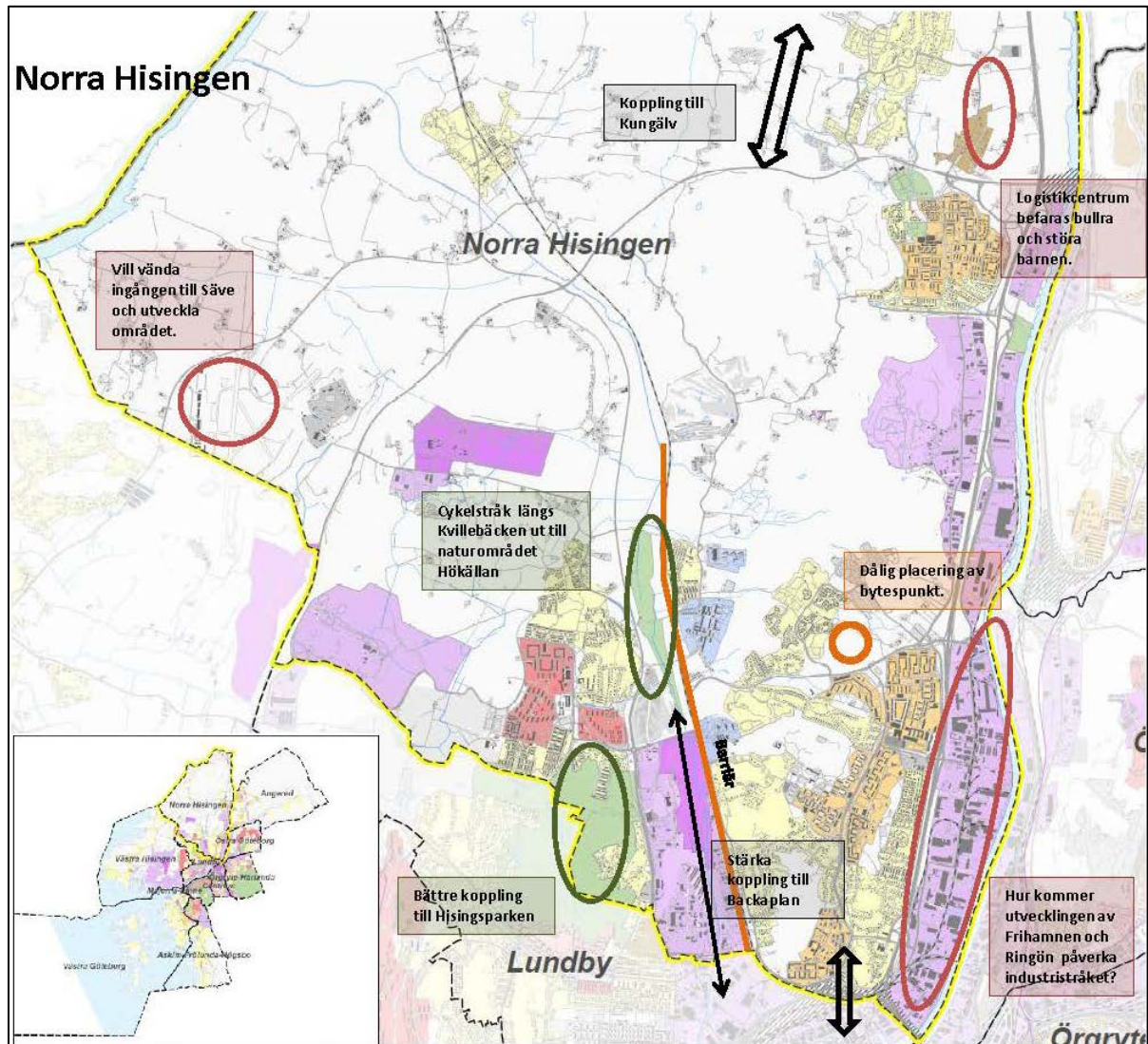
Stadsdelen har idag inget större problem med elevunderlag i skolorna däremot problem med skötsel och geografiskt dåliga placeringar. Vid eventuell expansion av bebyggelse i stadsdelen behöver förskola och skola planeras in från start.

Det är viktigt att inte bara tänka i bostäder, behövs även verksamheter och service för att få ett levande område. Här är exempelvis Skälltorpsvägen ett vackert område som kan passa för det ändamålet.

Identitet

Det finns en stark identitet i de olika områdena i stadsdelen. Man är tydlig Tuve-, Kärra- eller Backabo. Det finns en tydlig historisk bakgrund som förstärks i att områdena är avskilda från varandra.

Den sociala oron som främst under 2011 förekom i Backa har uppmärksammats mycket i media där man målat upp hela Backa som ett problemområde vilket är en skev bild. Som del av det omfattande projektet ”Backa i fokus” har polisen och stadsdelsförvaltningen gjort stora insatser i området vilket har gett positiva effekter. Problemen i Backa grundar sig i utanförskap och segregation vilket kräver fortsatta insatser för att åstadkomma en långsiktigt hållbar utveckling ur ett socialt perspektiv. I Tuve har man också haft problem med oroliga ungdomar men problemtiken går inte alls lika djupt som i Backa. Tvärtemot den bild som media målat upp är Backa ett omtyckt område.



Sammanfattning av dialogen med stadsdelsförvaltningen Norra Hisingen avseende trafik.

3.3.7 Västra Göteborg

En sammanhållen stad

Västra Göteborg har en strategisk placering med nära till kust och stora naturvärden. En viktig fråga för stadsdelen är därför hur kan andra använda stadsdelen? Hur kan den bli mer tillgänglig?

Om man bryter ner stadsdelen i primärområden ser man tydligt att områdena är enformiga och stadsdelen är segregerad. Stadsdelen förknippas främst med villaområden men det finns även miljonprogramsområden i Tynnered. Här talar man om betydelsen av att bygga fler lägenheter för att locka till sig andra grupper till området. Det pågår även en diskussion kring hur man kan komplettera med andra boendeformer i villaområdena. Trender visar dock att bostadsrätter i miljonprogramsområden leder till att andra grupper flyttar in jämfört med att bygga hyresrätter i villaområden där det oftare är ungdomar från området som flyttar in snarare än människor utifrån. Blandade upplåtelseformer lyfts ofta upp av politiken i stadsdelen.

Idag är kollektivtrafiken utformad utefter stjärnmodellen med Frölunda torg som centrum och knutpunkt. Detta har lett till att trafiken på bredden i stadsdelen är dålig och många använder bil. Ett exempel är området Näset som idag har bristfällig kollektivtrafik. För att underlätta för invånarna att i större utsträckning åka kollektivt diskuterades betydelsen av pendelparkering vid Opaltorget.

Många i stadsdelen arbetar i Mölndal på Astra Zeneca och IKEA, därför är det viktigt med bra kommunikationer åt det hållet.

Västerleden utgör en barriär. Det finns gångtunnlar under men de upplevs otrygga och används därför inte i den utsträckning som man önskar.

I Västra Göteborg finns många otrygga gång- och cykelbanor. Banorna är trånga och cyklister har ofta hög fart vilket försvårar för gångtrafikanterna. Exempel på sådana områden är Säröbanan och gång- och cykelbanan från Torgny Segerstedts gatan ut till Saltholmen.

Samspel

Som tidigare nämnts är Västra Göteborg en stadsdel dit många göteborgare åker för att njuta av rekreationsområden, särskilt sommartid. Under denna korta tid finns fina värden som många utnyttjar. Många av badplatserna är dåligt försörjda med kollektivtrafik och ett förslag är att Ö-snabben även ska gå på sommaren. Det finns sedan 20 år tillbaka även en önskan om att sammankoppla cykelbanor längs hela kusten.

Tippen är ett annat rekreationsområde vilket utnyttjas som strövområde. Här finns stora områden med omvandlingspotential för verksamheter. Man önskar exempelvis hotell för att gynna besöksnäringen. Man har dock provat att anlägga en golfbana men befolkningen satte sig emot. Även till grönområdena såsom Rudalen och Tippen är kommunikationerna dåliga, vilket gör att många söker sig till kusten.

Stadsdelen pekade ut Smycketorget, Åkeredsrondellen, Opaltorget, Nya varvet och Saltholmen som lokala torg eller mötesplatser. För Opaltorget finns det planer för omvandling i nutid. I vissa delar av stadsdelen upplever man en brist på naturliga mötesplatser.

Vardagsliv

Det finns områden med möjlighet att bygga i Västra Göteborg samt ett behov av bostäder. Stadsdelen ser därför att byggtakten måste öka. Framförallt lyfter man fram behovet av att skapa boendeformer för äldre som inte längre kan bo kvar i sina villor men samtidigt vill bo kvar i området och ha närhet till hav och andra kvaliteter. Idag finns det 700 personer över 70 år som bor i egna villor i stadsdelen, av dessa är 400 ensamstående.

Med en stor grupp äldre i stadsdelen ser man framför sig ett befolkningskifte med ändrade behov av exempelvis skolplatser och förändrade huspriser.

Trenden i stadsdelen är att ungdomar flyttar när de ska studera på universitet för att sedan återvända till området de växt upp i när de fått egen familj och barn. De äldre flyttar eventuellt från sina villor till lägenhet vid Frölunda torg där det finns närhet till både service och aktivitet. Ur bostadsperspektiv vill många flytta lokalt man ser därför en stor betydelse i att titta på lokala flyttmönstren. Det har aldrig varit några problem att få bostäder uthyrda i stadsdelen, vilket även gäller miljonprogramsområdet. Detta beror nog till stor del på det havsnära läget och god kollektivtrafik vid Frölunda torg.

Det finns snart behov av ny skola i Näset och Fiskebäck. Även i Älvsborg ser man ett stort behov, men här är det svårt att hitta mark eftersom mycket av marken är privatägd. Problematiken med få tomter återfinns även i Södra skärgården.

Arbetsplatserna i Västra Göteborg ligger vid Torgny Segerstedts gata, Opaltorget och Frölunda torg. Detta gör att behovet att färdas kollektivt på tvären är stort och ett problem idag. Politiken i stadsdelen vill skapa fler arbetstillfällen i stadsdelen och då satsa på besöksnäringen. Det finns tankar kring att bygga exempelvis hotell.

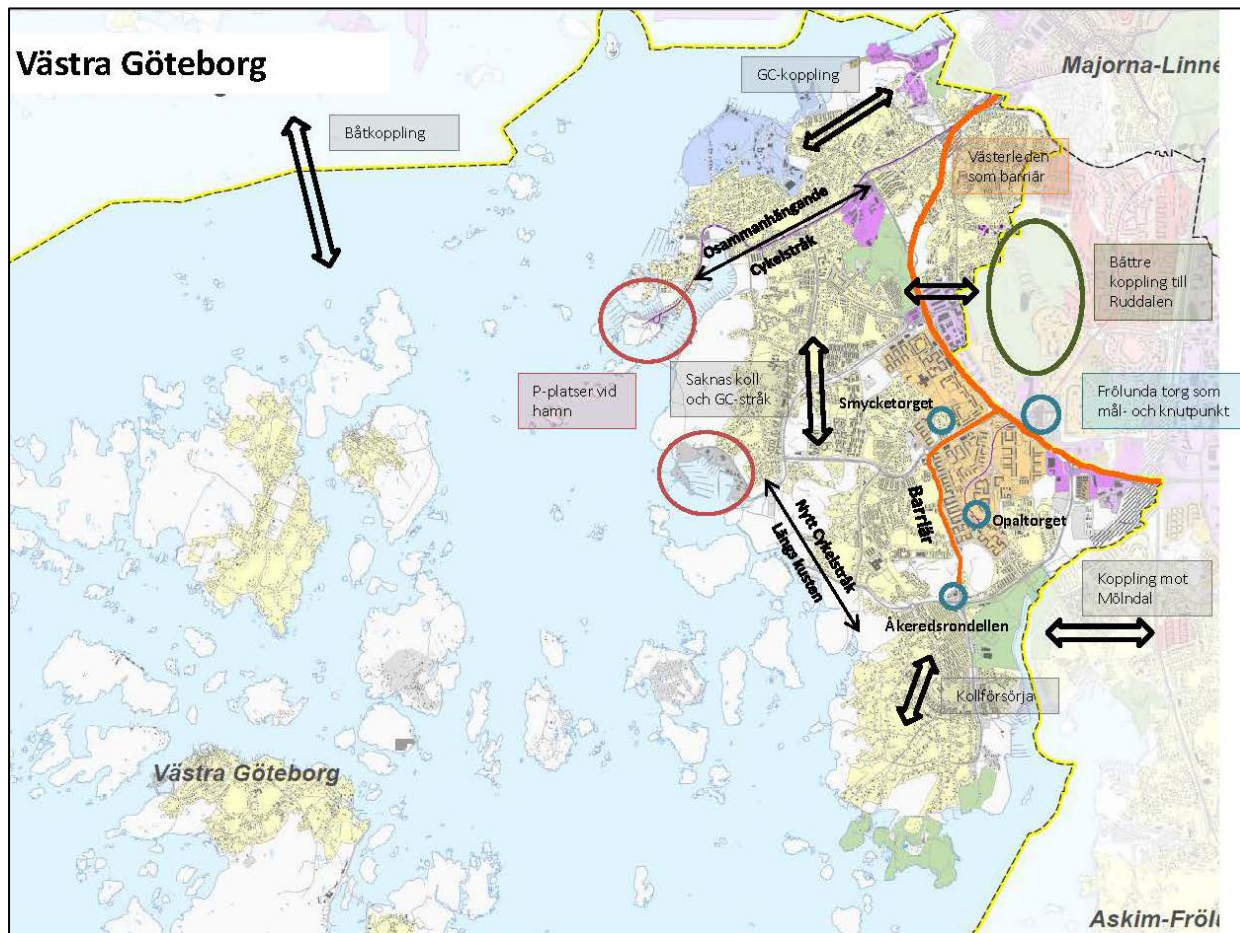
Det finns en önskan hos befolkningen på öarna att utveckla skärgården. Dels med bostäder för att få ett mer levande område året om men också med ökat utbud av service och satsningar på turism. Samtidigt är man rädd för att skapa ett nytt Smögen så det finns en viss dubbeltydighet. För att utveckla besöksnäringen måste kommunikationerna utvecklas. Exempelvis vill man ha en koppling mellan norra och södra skärgården. Det är också viktigt att förbindelserna mellan öarna i södra skärgården blir bättre.

Identitet

Närhet till kust, hav och natur är typisk identitet för Västra Göteborg som stadsdel och för dem som bor där.

Under samtalet diskuterades också vikten av kultur som så ofta glöms bort när man talar om identitet.

Det finns ett initiativ från ungdomar mellan 16 och 18 år i väster kring att vara med och påverka utvecklingen i sin stadsdel. Ett initiativ som är oerhört viktigt för hur ungdomars identitet och känsla för sin stadsdel och sitt närområde.



Sammanfattning av dialogen med stadsdelsförvaltningen Västra Göteborg avseende trafik.

3.3.8 Västra Hisingen

En sammanhållen stad

Västra Hisingen är en uppdelad och segregerad stadsdel med Biskopsgården och Torslanda som två separerade områden med olika karaktär. Detta är ett problem och stadsdelsförvaltningen ser det som ett uppdrag att sammanlänka dessa två områden. Som barriär mitt emellan Biskopsgården och Torslanda ligger hamnen och Arendalområdet vilket försvårar denna process. Möjligheten för sammankoppling finns dock vid norra Biskopsgården och Björlanda med möjligheter att bygga.

Stadsdelen upplever att kollektivtrafiken in mot centrum är bra från Biskopsgården men sämre från Torslanda, där bilinnehavet på så vis är mycket högt. Det är mycket viktigt att stärka kommunikationerna inom stadsdelen, exempelvis finns inga bra kopplingar mellan Biskopsgården och Torslanda idag. För att förbättra den kopplingen har stadsdelen förslag på en spårvagnsförbindelse mellan Länsmansgården och Björlanda som dels kan förbättra kommunikation in mot centrum för Torslandaborna men också stärka sammankopplingen mellan områdena i stadsdelen.

Vattenvägarna mellan centrum och Torslanda är idag en outnyttjad resurs för kommunikation som skulle kunna användas på ett helt annat sätt än idag.

Samspel

Västra Hisingen har mycket grönyta och naturområden. I Biskopsgården finns naturområdet Svarte Mosse som används och satsas på. En bra komplettering av Svarte Mosse skulle vara att exempelvis utveckla ytor för idrott. Stadsdelen upplever också att närmiljön i Biskopsgården är bra tillgodosedd och används. Exempelvis har de flesta 300 meter till grönområde.

I Torslanda hittar vi en annan miljö med mycket kuststräcka. Här ser stadsdelen ett behov av fler badplatser som fungerar som mötesplatser för alla göteborgare. Strukturen kring dessa platser är viktig med bra kollektivtrafik samt eventuell bebyggelse och verksamhet som kan bidra till ett levande område året om och under hela dygnet. Det är viktigt att göra dessa områden tillgängliga för hela staden.

Under dialogen diskuterades frågan kring turism. En idé är att utveckla båtluftning. I framtiden kan vi komma att se ett större behov av att semestra på hemmaplan i den egna staden. Detta skulle kunna utvecklas längs kusten och i stadsdelen.

Strukturen av bebyggelse är väldigt viktig för det sociala samspelet i områdena. Finns det ingen blandning av upplåtelseformer så finns det heller inte stor blandning av grupper. Detta får sedan konsekvenser på hur stor blandning av människor det är på olika skolor, vilka olika grupper man möter och vilka man samspekar med.

För att skapa integration vill man ha en boendeförflyttning inom stadsdelen men det är svårt. Exempelvis har man byggt nya bostäder i Amhult där man planerade för en annan fördelning av inflyttande än det blev. I området ser man exempelvis inte någon boende med försörjningsstöd, vilket man hoppats på. För många från Biskopsgården finns det av ekonomiska skäl få alternativ till boendekarriär såväl när det gäller nyproduktion av hyresrätter som för andra boendalternativ i andra delar av staden.

Vardagsliv

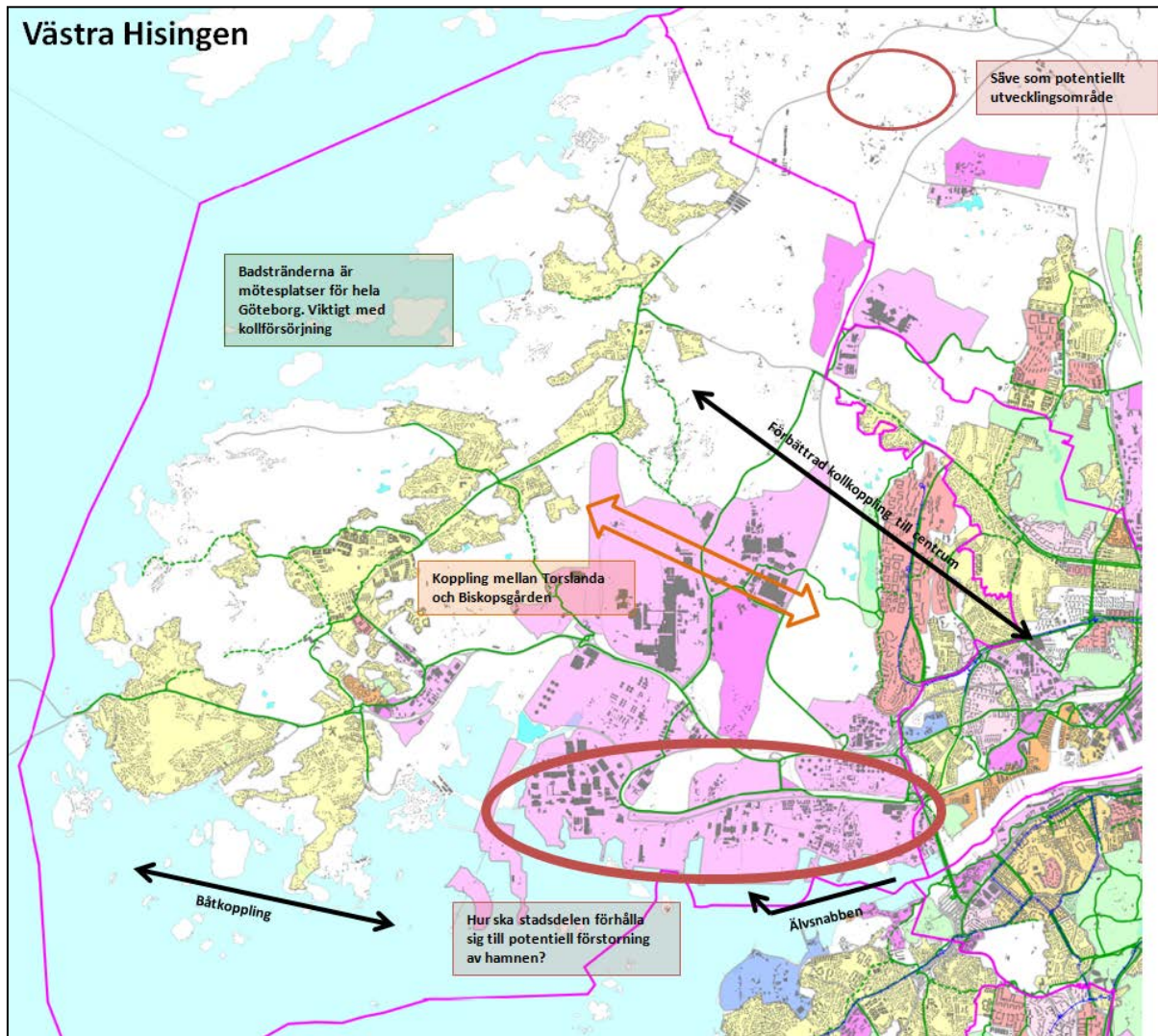
I Biskopsgården råder det stor trångboddhet och det finns ett stort behov av större hyresrätter då många har svårt att köpa en lägenhet. Trångboddhet har visat sig ge konsekvenser för barnen. Exempelvis har många svårt att göra läxor hemma, då stora familjer delar på liten yta och utrymmet för lugn och ro blir begränsat. Många barn tillbringar också mycket tid ute i närmiljön. I Torslanda ser det dock annorlunda ut. Där finns istället behovet av små, tillgänglighetsanpassade bostäder. Här är intresset stort hos unga och äldre att bo kvar i området, men det finns inga anpassade bostäder. Det krävs etablering av mellanboendeformer för äldre som enkelt kan ställas om till lägenheter för unga. Stadsdelsförvaltningen vill också prova nya former för byggande i Torslanda, som skulle kunna sänka boendekostnaden, exempelvis genom så kallade ”bygg-gemenskaper”.

I Torslanda ser man ett högt tryck på skolor och förskolor. Skulle det byggas nytt i stadsdelen behövs det kompletteras med skollokaler. Idag är det ett problem att skolor ligger långt ifrån hemmet och många kör sina barn med bil varje dag. Detta gör att trafiksituationerna runt skolorna blir svåra att hantera. Stadsdelen menar att det har gjorts insatser i området med exempelvis gång- och cykelbanor som borde uppmuntra till ett annat resebeteende men de används inte i den utsträckning man önskat. I denna fråga är Torslandaborna en svår nöt att knäcka.

Identitet

Identiteten i stadsdelen är stark och ser annorlunda ut mellan de två delarna av stadsdelen. I Torslanda har det även funnits en viss opinion för att bilda egen kommun.

Väg 155, vägreservatet och brofästet, är en fråga som engagerar många från Torslanda och som på så sätt också skapar en viss identitet.



Sammanfattning av dialogen med stadsdelsförvaltningen Västra Hisingen avseende trafik.

3.3.9 Örgryte - Härlanda

En sammanhållen stad

Stadsdelen Örgryte-Härlanda präglas av närheten till såväl Göteborgs centrum som till naturen. Tillgången till både stora grönområden, parker och de centrala delarna av Göteborg upplevs som en stor kvalitet. Delsjöarna, Härlanda tjärn och Skatås motionsområde är uppskattade, inte bara av stadsdelens invånare, utan även av hela staden. Det finns också en stor kvalitet i den upplevda småstadskaraktern i stadsdelen. Uppfattningen är att Örgryte-Härlanda är en trivsamt stadsdel där befolkningen gärna bor kvar under olika faser av livet.

Stadsdelen är i viss mån avskärmd från övriga stadsdelar genom omgivande motorleder. Mellan stadsdelen och centrum går E6:an som endast överbyggs vid ett fåtal platser, till exempel vid Sankt Sigfridsplan, Willinsbron och Olskrokstorget. I norr avskämmas stadsdelen från Östra Göteborg av E20. Motorlederna utgör barriärer och en viktig fråga är hur man på ett bättre sätt kan överbygga dessa leder. Exempelvis efterfrågas en bättre koppling till Partihandelsområdet nordväst om E20, ett område som eventuellt har potential att utvecklas och bebyggas. En annan problematik finns i att primärområdet Kallebäck delvis är avskuret från övriga stadsdelen genom riksväg 40. Inom stadsdelen i övrigt finns däremot relativt få större barriärer vilket gör att man kan cykla och promenera i långa stråk utan störning. För barn utgör dock trafikerade gator barriärer i större utsträckning än för vuxna.

Vissa gator i stadsdelen, till exempel Munkebäcksgatan och Stockholmsgatan, upplevs som osäkra för gående och cyklister, bland annat på grund av branta lutningar och cyklister med hög hastighet. Även vid Olskrokstorget är det problematiskt eftersom det är otydligt var cyklister ska ta vägen. På flera platser finns integrerade gång- och cykelbanor vilka ofta upplevs som otrygga. Det finns även flera relativt vältrafikerade gator i stadsdelen, till exempel Danska Vägen och Delsjövägen som ner mot Sankt Sigfridsplan får långa köer i rusningstrafik. Oro finns för hur trafiksituationen kommer att utvecklas i och med införandet av trängselskatten.

Samspel

Grönområdena i stadsdelen är uppskattade av många och det är därför viktigt att göra dem mer tillgängliga. Dels behövs fler vägar över motorlederna till stadsdelen och dels behövs kollektivtrafikförbindelser till både Delsjön, Härlanda Tjärn och Skatås. Detta saknas idag och gör det svårt att ta sig dit utan bil. Ingångar till naturområden och parker behöver också bli tydligare genom till exempel bättre skyltning och tydligare entréer. Flera parker i stadsdelen är i behov av upprustning, exempelvis Redbergsparken som i dagsläget upplevs som otrygg.

Flera av stadsdelens torg, som annars är naturliga mötesplatser, upplevs vara slitna och övergivna. Exempelvis anses torget i Kallebäck vara eftersatt och kollektivtrafikförsörjning hit är bristfällig. Närboende har klagat på lekplatser och grönytor försvinner, trots att Park- och naturförvaltningen har gjort insatser. En större ombyggnation försvåras av att torget är K-märkt. Det kan dock diskuteras hur historien kontra dagens och framtidens behov ska värderas. Även torgen i Björkekärr och Munkebäckstorg upplevs som slitna.

Munkebackstorget har dock potential i och med dess geografiska läge samt planerad nybyggnation i området. Eftersom det finns många torg i stadsdelen och alla inte har lika stor potential att vara levande kan det vara lämpligt att lägga fokus på att rusta upp vissa av dem. En fråga är också om eller hur torgen påverkas av trängselskatten.

Ett torg som anses vara levande och välfungerande är Olskrokstorget. Torget har ett fördelaktigt läge och bra kollektivtrafikförbindelser vilket gör att många stannar till på väg till eller från jobbet. Torget har stadsdelens största utbud av service med bland annat vårdcentral, affärer, caféer, fiskebodas och torgmarknad. Torghandlarna, liksom ungdomsmottagningen och vårdcentralen har dock lyft problematik kring att många missbrukare befinner sig på torget. Detta beror till stor del på att en tillnyktringsenhet och akutboende för hemlösa finns i närheten. Polisen har uppmärksammat problematiken som förstärks av att Systembolaget ligger vid torget.

Vardagsliv

Örgryte-Härlandas befolkningssammansättning har något av en centrumkaraktär med många unga vuxna och färre barnfamiljer. Detta beror till stor del på att det finns många små lägenheter i stadsdelen, två rum och kök är den vanligaste storleken. Många flyttar från stadsdelen när de söker större boende och den stora andelen små lägenheter genererar en hög in- och utflyttning.

En stor del av bostadshusen är byggda före 1950 vilket innebär att många hus saknar hiss och har dålig tillgänglighet. Samtidigt är en stor andel av befolkning äldre, vilket gör att en aktuell fråga är hur man möjliggör för de med behov av bättre tillgänglighet kan bo i stadsdelen. Exempel på en satsning som gjorts inom detta är ett byggprojekt i Lunden där 60 procent av de nya hyresrätterna reserveras för Örgryte-Härlandabor över 60 år. Nyproducerade lägenheter är dock dyra och utgör därför inte ett alternativ för alla. Andra frågor som diskuteras just nu är hur olika nya former av boende, till exempel trygghetsboenden eller åldersöverskridande gemenskapsboenden, kan komma till stånd.

Vid mitten av 2012 pågick byggnation av cirka 400 nya bostäder i stadsdelen. I dagsläget finns det även planer på fler byggprojekt omfattande cirka 1200 bostäder. Stor del av nybyggnationen planeras vid Stora Torp, Östra Kålltorp och Munkeback.

Kollektivtrafikförbindelserna inom Örgryte-Härlanda och till övriga staden är relativt goda, men varierar mellan olika områden. Flera spårvagnslinjer trafikerar stadsdelen, dock främst de norra delarna, och alla linjer utom en går via Redbergsplatsen. Övriga områden försörjs av bussar, till exempel stombuss 17 och buss 60. Trots täta turer är dessa bussar ofta fulla vilket är problematiskt, särskilt för äldre, rörelsehindrade och de med barnvagnar. Vissa områden som Torpa, Björkekärr och Kalleback har sämre kollektivförbindelser och det saknas generellt kollektivtrafik ”på tvären” i stadsdelen.

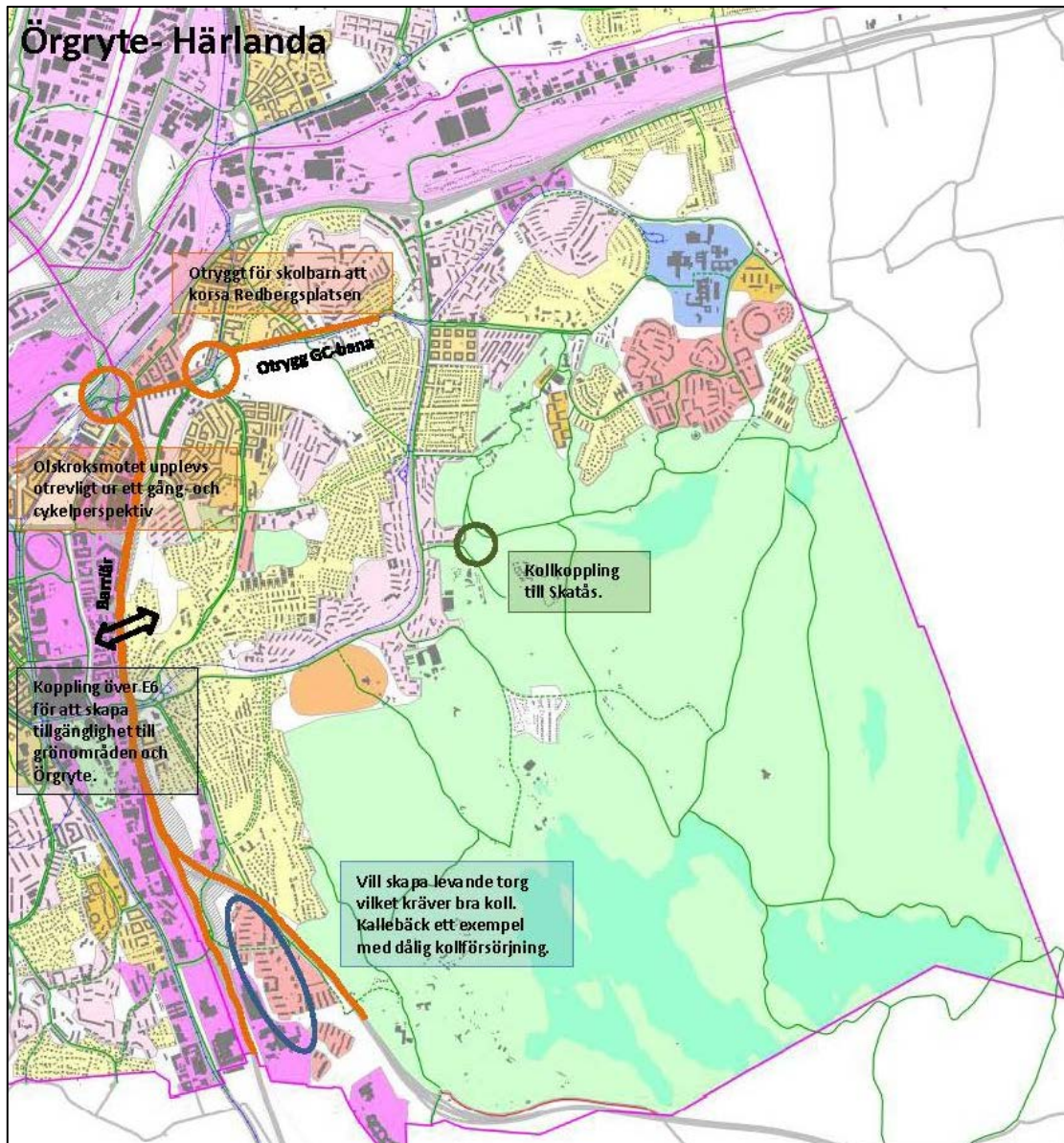
I stadsdelen finns elva grundskolor och cirka 37 förskolor. Ungefär 25 procent av stadsdelens grundskoleelever, främst från årskurs sex och uppåt, söker sig i dagsläget till friskolor eller skolor i andra stadsdelar. Då stadsdelen har stor kapacitet skulle dessa elever kunna tas emot om de skulle välja att komma tillbaka. I och med den nybyggnation som planeras kan det ändå uppstå

behov av ytterligare en skola till år 2020. Denna bör i så fall placeras centralt i stadsdelen för en transportminimerande struktur. Det planeras även fler förskolor de närmsta åren för att täcka behov och växla över från förskolor med sämre standard på lokalerna.

Trafiksituationen vid skolor och förskolor är ett problem och många medborgare känner oro kring detta. Flera föräldrar påpekar att de inte vågar låta sina barn gå själva till skolan trots korta avstånd. Exempelvis är det problematiskt vid Skårsskolan och Ånässkolan. Många av eleverna på Ånässkolan bor på andra sidan Redbergsplatsen, vilket gör att de måste korsa flera vältrafikerade vägar för att komma fram. Trafiken kring skolor tros ha ökat i och med det fria skolvalet eftersom barn i mindre utsträckning går i den närmsta skolan.

Identitet

Som redan nämnts upplevs Örgryte-Härlanda som en trivsamt stadsdel med småstadskaraktär. Delsjöområdet sätter sin prägel på stadsdelen och ger goda möjligheter till ett aktivt friluftsliv. Stadsdelen har ett rikt föreningsliv, vilket bör uppmuntras och en viktig fråga är hur man kan bevara och utveckla föreningslokaler och grönytor för föreningar som har behov av det.



Sammanfattning av dialogen med stadsdelsförvaltningen Örgryte-Härlanda avseende trafik.

3.3.10 Östra Göteborg

En sammanhållen stad

Östra Göteborg är en gles och topografiskt svår stadsdel som är uppbyggd i satellitområden. Området har mycket natur med ett attraktivt friluftsliv så som vildmarksled och Lärjeåns dalgång. Men naturen utgör samtidigt en barriär gentemot andra stadsdelar på grund av topografin.

Kopplingen in till centrum anser man vara bra medan förbindelsen mot andra närliggande stadsdelar såsom Angered och Kärra är sämre. Som det ser ut idag har man skapat förutsättningar för att smidigt ta sig in till centrum samtidigt har Angereds närsjukhus området nordost som sitt upptagningsområde och uppdrag. Här öppnar även snart en bad- och ishall. Förbindelse mot Angered blir på så sätt mycket viktig. Att bygga och förtäta staden inifrån och ut ser man som viktigt men samtidigt ser stadsdelen betydelsen i att skapa stråk från centrum och mot stadsdelarna i nordost för att områdena inte ska bli avskärmade från övriga staden.

Det finns en risk att vi skapar ett ingenmansland i området mellan Gamlestaden och Gullbergsvass, där ingen känner ansvar för utveckling. Det är mentalt långt däremellan vilket det inte borde vara.

Det finns ett önskemål om gångbro över väg och järnväg samt koppling över älven med exempelvis färjetrafik.

Som nämnts tidigare är stadsdelen splittrad och uppbyggd i satelliter. Man ser därför ett behov av att skapa samband som gör att man känner delaktighet med varandra. Där det är möjligt vill man förtäta och bygga samman stadsdelen.

Det finns flera större trafikleder som upplevs som barriär.

Busslinjen på Bergsjövägen är idag för långsam med säckgator där bussen åker in och ut. Man tror därför att befolkningen undviker bussen.

Önskemål om snabbare spårtrafik mellan Bergsjön och Drottningtorget via Kortedala finns också.

Samspel

Stadsdelen identifierade ett antal målpunkter där människor möts idag.

- Bergsjöbadet som används flitigt. Idag stannar bussen på Atmosfärsgatan med en bit promenad genom en tunnel som upplevs otrygg.
- Radar 72 är en fritidsgård där vägen upplevs otrygg vilket har lett till att många tjejer inte utnyttjar verksamheten.
- Bellevue är en målpunkt som bör utvecklas. Idag finns loppmarknad och andra verksamheter längs ån, genom förtätning kan detta förstärkas och skapa ett attraktivt område. De nya bostadsrätterna i området säljer idag bra.
- Alelyckan är en mötesplats dit kommunikationen är dålig.
- Kviberg är ett stort område som idag utnyttjas av många både som promenadstråk och för andra idrottsaktiviteter. En brist man ser idag är att det saknas spontana platser för bollsport. Idag måste man boka och betala för tillgång. Det efterfrågas även en lekplats i stil med Plikta i området.

- Sandeklevshallen, Bergsjö kyrka och den nya assyriska kyrkan, Årstidstorget, Kortedala torg, Gamlestadstorget, skateboardparken Bunkerbergen, Göfab är andra mötes- och målpunkter.

Något som skulle kunna utvecklas i stadsdelen är en lokal promenadslinga. Naturen är unik i området och detta skulle kunna utnyttjas genom att exempelvis skapa ett lokalt vildmarksstråk.

Vardagsliv

Hållplatserna längs spårvagnslinjerna är otillgängliga. De ligger i lågområden och är dåligt tillgänglighetsanpassade med ramper som är alldeles för branta. Många av dessa hållplatser upplevs otrygga. Idag funderar man kring utglesning av hållplatser för ett effektivare system men detta kan ha negativa konsekvenser för Östra Göteborg. Här bör man satsa på en smart förtätning.

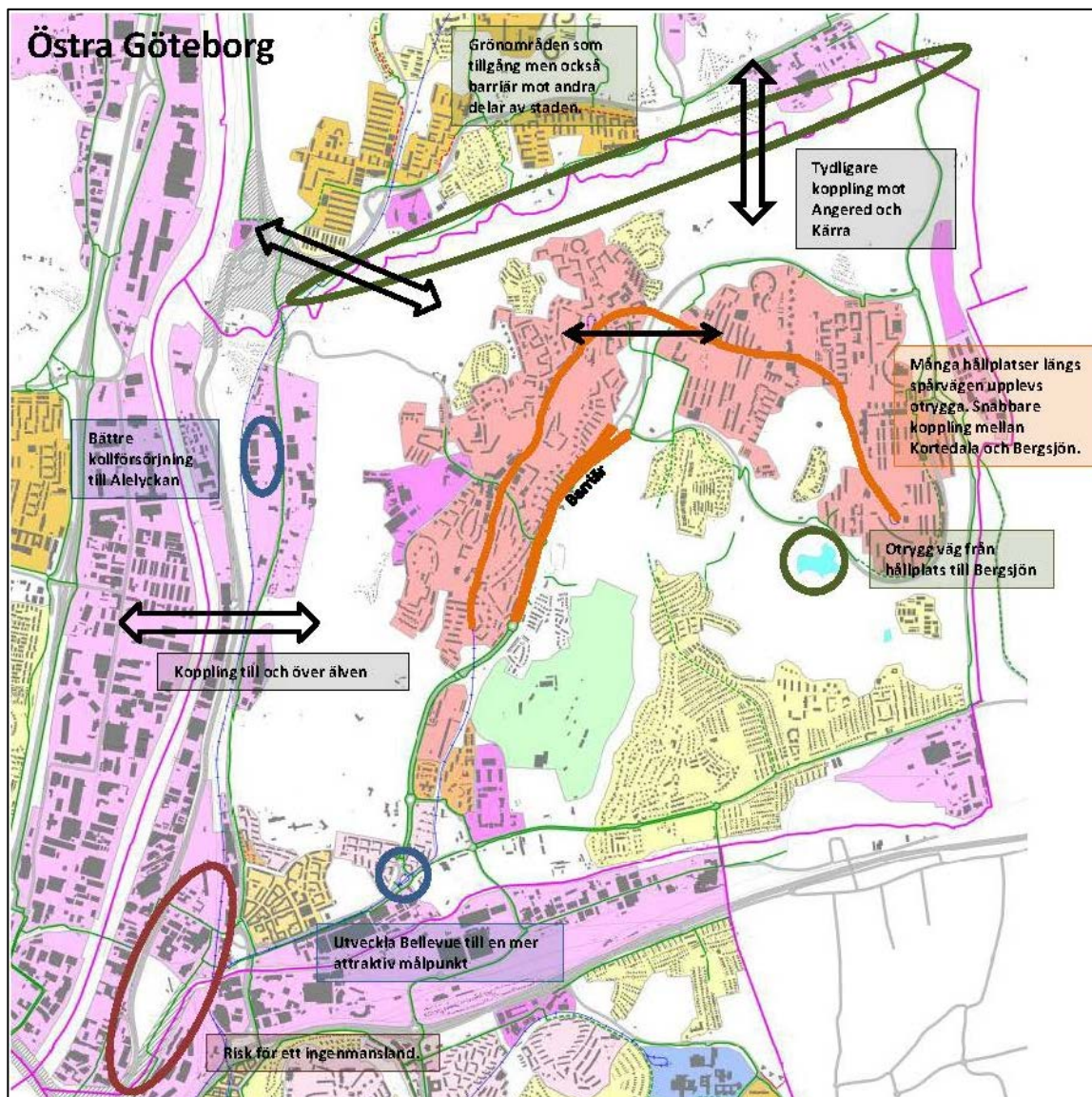
I stadsdelen har det varit en trend där många barn väljer skola i Partille framför Bergsjön och Utby. Idag syns dock en svag förändring tillbaks, vilket delvis beror på att skolorna i Partille börjar bli fulla. Det finns planer på ny skola i Kviberg.

Man önskar sig mer verksamheter i stadsdelen. Idag finns det förhållandevis lite verksamhet jämfört med ytan som är reserverad för detta. Ett utvecklingsområde är Kviberg där man gärna ser att de nyinflyttade hittar verksamheter och arbete i Kortedala och Bergsjön.

Kortedala är ett område med mycket studenter och äldre. Kortedala behöver kompletteras med trygghetsboende och mellanboendeformer nära till hållplatser medan studenter kan bosätta sig högre upp i området där terrängen kräver bättre fysik.

Identitet

Områdena Bergsjön, Kortedala, Gamlestaden och Utby har en historia med stark identitet. Idag vill man bygga samman stadsdelen för att skapa en samhörighet. En fråga som dock kom upp är om man vill bygga bort de småidentiteter som idag finns i de olika områdena?



Sammanfattning av dialogen med stadsdelsförvaltningen Östra Göteborg avseende trafik.